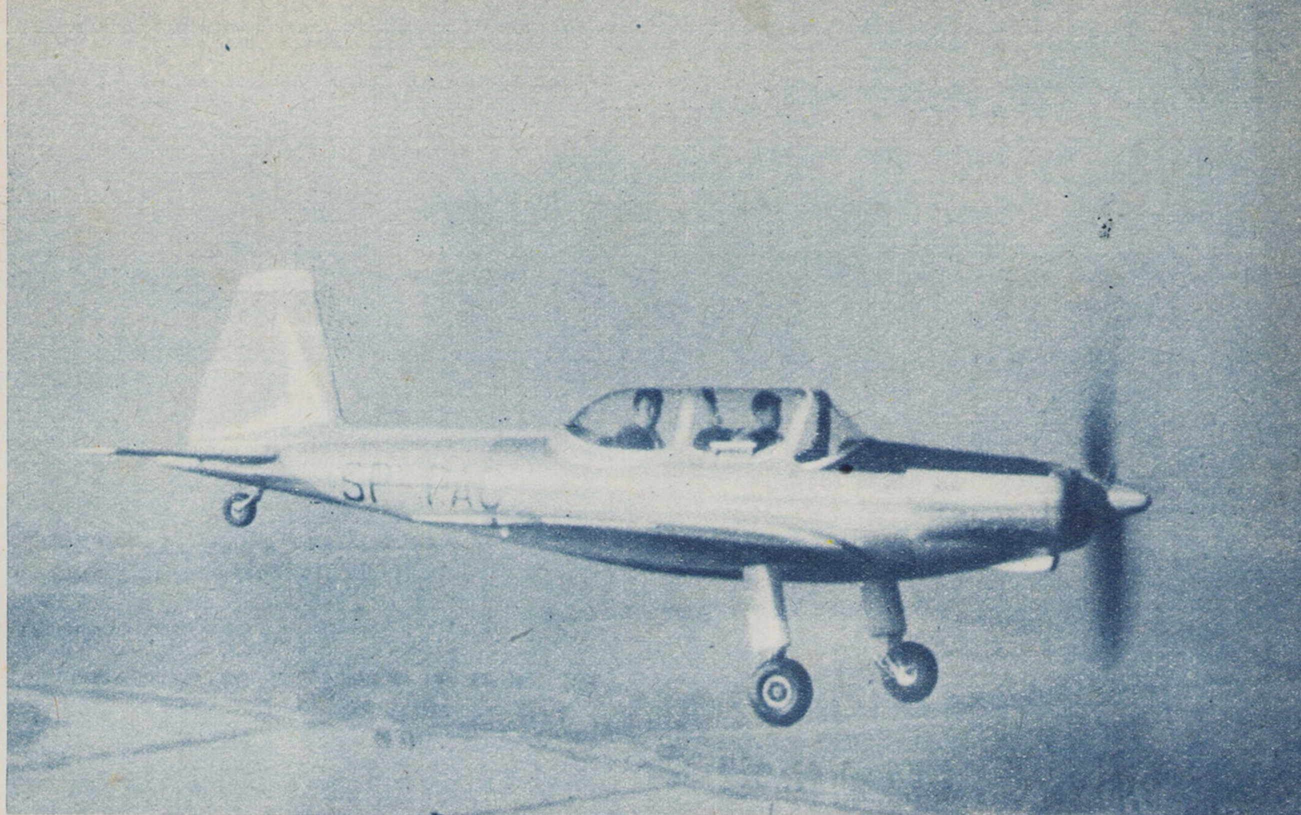
Skrzydlata Polska

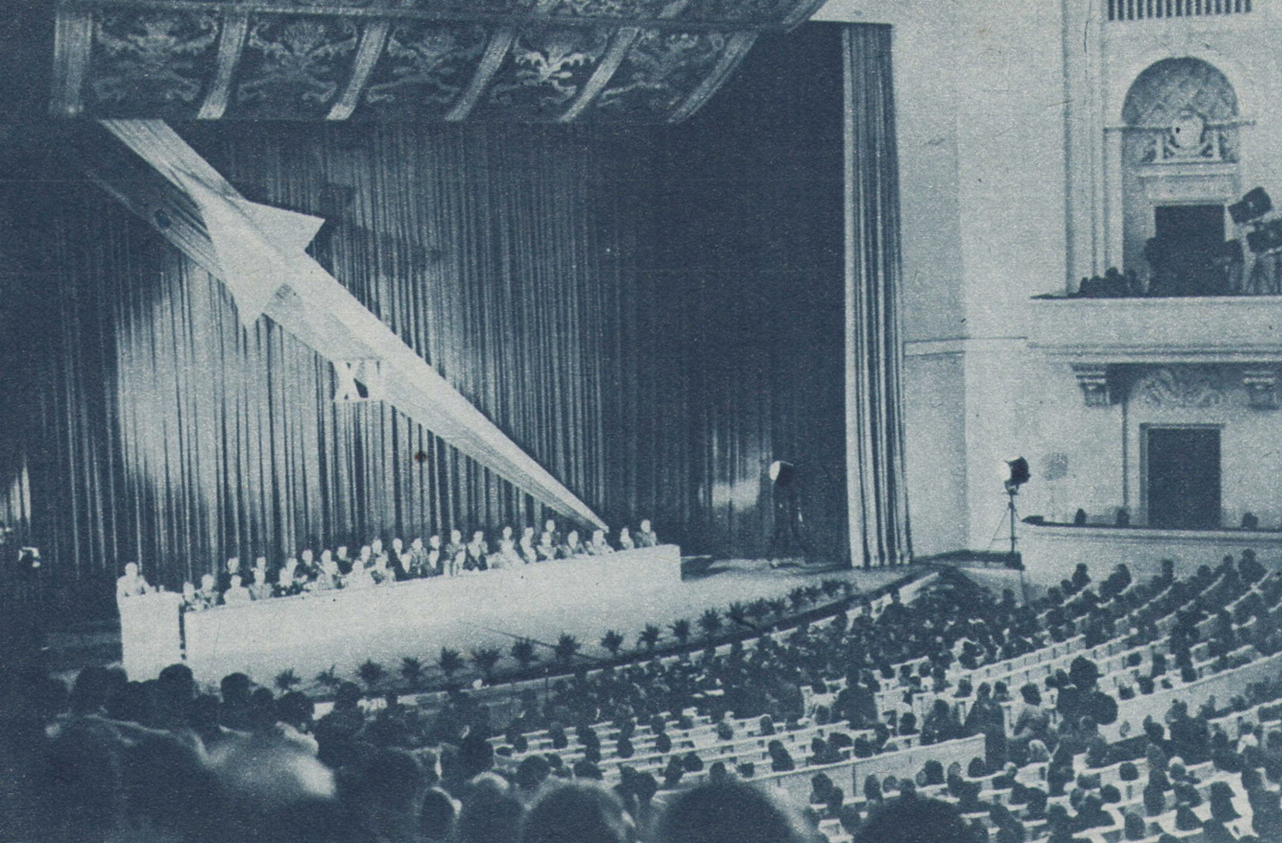
NR 38 (376) • 17. IX. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł



NOWY POLSKI SAMOLOT M-2

Patrz str. 10 - 11

W numerze:



Widok na prezydium akademii, jaka z okazji Święta Lotnictwa odbyła się w Sali Kongresowej PKiN w Warszawie.

CENTRALNA AKADEMIA Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA

UROCZYSTA akademia z okazji Święta Lotnictwa, która odbyła się 6 bm. w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie, zgromadziła tysiące lotników cywilnych i wojskowych, pracowników przemysłu lotniczego i entuzjastów lotnictwa.

W prezydium akademii zasiedli członkowie Biura Politycznego KC PZPR — S. Jędrychowski i J. Morawski, sekretarz KC PZPR — Z. Kliszko, wiceprezes NK ZSL — J. Ozga-Michalski i sekretarz generalny CK SD — L. Chajn, wiceprezes Rady Ministrów — Z. Nowak, Minister Obrony Narodowej, gen. broni — Marian Spychalski, Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. — J. Frey-Bielecki, prezes Aeroklubu PRL — wicemin. S. Antosiewicz, prezes ZG LPŻ, gen. bryg. — J. Turski, nestor lotnictwa polskiego — inż. J. Nagórski, weterani pułków „Warszawa" i „Kraków" — płk J. Czownicki i J. Nicingiewicz, przedstawiciele organizacji młodzieżowych i przodujący żołnierze wojsk lotniczych.

Miejsce w prezydium zajął również przedstawiciel Dowództwa Radzieckich Wojsk Lotniczych gen. mjr lotnictwa — M.G. Barkow. Na sali obecni byli attachés wojskowi i lotniczy państw obcych.

Orkiestra odegrała hymn narodowy. W imieniu Komitetu Organizacyjnego Święta Lotnictwa zagaił akademię prezes Aeroklubu PRL, wicemin. S. Antosiewicz.

Referat wygłosił Dowódca Wojsk Lotniczych, wiceprezes Aeroklubu PRL, gen. dyw. pil. J. Frey-Bielecki.

Serdecznie przyjęli zgromadzeni krótkie przemówienie przedstawiciela Dowództwa Radzieckich Wojsk Lotniczych — gen. mjr lotnictwa M.G. Barkowa, który przekazał bojowe pozdrowienia polskim lotnikom. Gen. Barkow przekazał następnie podarunek od Wojsk Lotniczych ZSRR — pięknie wykonane modele samolotów.

W części artystycznej wystąpił Zespół Pieśni i Tańca Wojska Polskiego oraz zespół artystyczny Niemieckiej Armii Ludowej im. Ericha Weinerta. (sz)

PO RAZ PIERWSZY W POLSCE

Z okazji obchodu Dni Lotnictwa, na lotnisku Aeroklubu Opolskiego odbyły się dnia 7 września br. pierwsze w Polsce zawody modeli zdalnie sterowanych. Oprócz tej pionierskiej imprezy rozegrano drugie już z kolei zawody modeli szybowców A-2 o puchar Opola.

W konkurencji szybowców A-2 indywidualnie zwyciężył Fidala — Łódź — 838 sek. przed Zielińskim z Gliwic — 788 sek i Witalą z Bielska — 786 sek. Zespołowo zwyciężyła ekipa łódzka — 2 113 pkt (puchar Opola) przed Gliwicami — 2 099 pkt i Opolem — 2 072 pkt. Ogółem startowało 14 ekip z tyluż aeroklubów — 51 zawodników.

W pierwszym konkursie modeli zdalnie sterowanych udział wzięło 7 zawodników, w tym 2 z modelami z napędem mechanicznym, a reszta z szybowcami. Indywidualnym zwycięzcą (i zdobywcą pucharu Polskiego Radia w Opolu) został Edmund Osiński z Warszawy — 240 pkt, przed Kazimierzem Ginalskim — Warszawa — 229,3 pkt i Tadeuszem Ratyńskim — Mielec — 161,5 pkt. Większość modeli biorących udział w tej pierwszej i trudnej konkurencji latała bardzo dobrze, rokując jak najlepsze nadzieje na rozwój tej wspaniałej dziedziny małego lotnictwa. Zawodnicy z wyjątkiem jednego posługiwali się aparaturą seryjną: radziecką i niemiecką.

Organizacja obu imprez spoczywająca w rękach kierownictwa Aeroklubu Opolskiego — wzorowa. (p.e.)

Pokazy i festyn lotniczy w Warszawie

Na zakończenie Dni Lotnictwa odbyły się w Warszawie nad Stadionem Dziesięciolecia, zapełnionym szczelnie 65 tysiącami rolników i działaczy wiejskich z całej Polski przybyłych na Centralne Dożynki, pokazy lotnicze w wykonaniu pilotów Aeroklubu Warszawskiego i lotnictwa wojskowego.

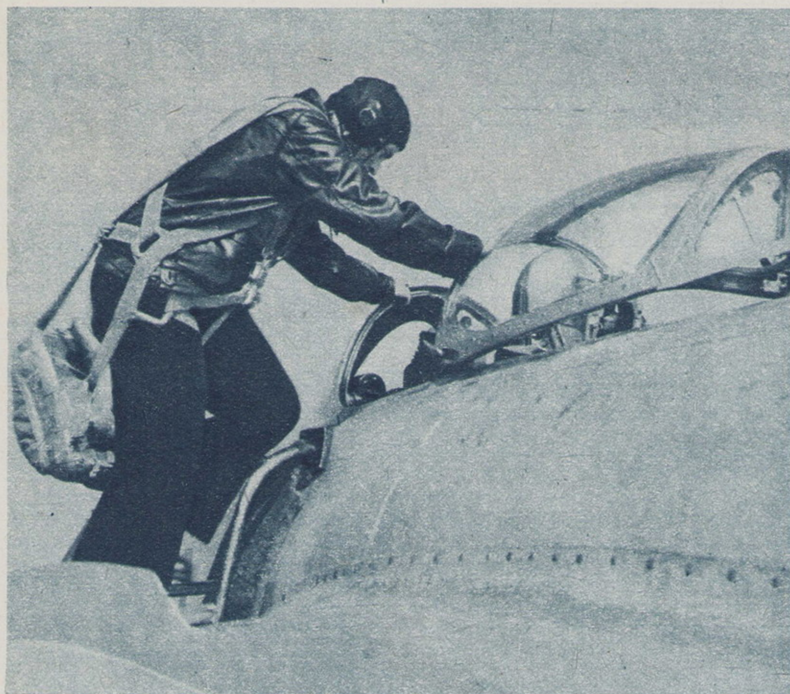


Z lewej: Śmigłowce wojskowe nowego typu nad stadionem, po raz pierwszy w Warszawie.



Z prawej: Warszawskie harcerki przeciągają ulicami miasta w przeddzień pokazów nad stadionem.
Foto: B. Koszewski (3)

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.
Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.
Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 11 WRZEŚNIA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 5323/C A-34



Pilot myśliwski lotnictwa morskiego przed lotem do defilady.

FRANCISZEK HYNEK NIE ŻYJE

W nocy z dnia 7 na 8 września podczas katastrofy balonu „Poznań" zginął Franciszek Hynek, kierownik sekcji balonowej Aeroklubu PRL.

Franciszek Hynek, ppłk rezerwy, był jednym z najwybitniejszych polskich pilotów balonowych. W roku 1933 na 21 zawodach o puchar Gordon Bennett'a w Chicago balon „Kościuszko" pilotowany przez F. Hynka i Z. Burzyńskiego uzyskał najdłuższą odległość w linii prostej, zdobywając pierwsze miejsce.

Drugim wielkim sukcesem F. Hynka było zwycięstwo w zawodach międzynarodowych w 1934 roku w Warszawie, gdzie wraz z Władysławem Pomaskim na balonie „Kościuszko" zdobywa pierwsze miejsce i puchar Gordon Bennett'a.

W Polsce Ludowej był jednym z inicjatorów odrodzenia sportu balonowego i gorącym orędownikiem budowy własnego sprzętu. W Aeroklubie PRL do ostatnich chwil swego życia kierował sekcją balonową, pragnąc przywrócić piękne tradycje tego sportu.

Wielkie sukcesy sportowe Franciszka Hynka, jego umiłowanie lotnictwa i głęboka wiedza organizacyjna na zawsze pozostaną w pamięci wszystkich lotników polskich.

REDAKCJA



10-lecie Lotnictwa Morskiego PRL

(Od specjalnego wysłannika)

Z okazji 10-lecia Lotnictwa Marynarki Wojennej odbyły się 7 września br. na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz wielkie pokazy lotnicze. W pokazach, które można zaliczyć do największych imprez lotniczych w historii Wybrzeża, wzięli udział piloci lotnictwa morskiego oraz Aeroklubu PRL. Na lotnisku otwarto również wystawę bojowego sprzętu lotniczego.

Pokaz rozpoczął się skokiem 3 spadochroniarzy z samolotu An-2 oraz defiladą samolotów odrzutowych Lim-2 i Ił-28. W pierwszej części pokazu lotnicy sportowi zademonstrowali hol 4 szybowców „Mucha" za samolotem Jak-12M, zespołowe skoki spadochronowe z An-2, skok z rakietą dymną i opóźnieniem 40 sek oraz precyzyjne lądowania na punkt. Następnie odbył się pokaz akrobacji zespołowej (3 maszyny) i indywidualnej na szybowcach „Jastrząb" z udziałem mistrza Polski Śliwaka, a także akrobacja indywidualna i zespołowa (3 maszyny) na samolotach „Junak-3".

Gorąco oklaskiwany występ lotników sportowych zakończył się holowaniem szybowca „Jaskółka" za śmigłowcem SM-1. Należy tu podkreślić niezwykle precyzyjne wykonanie ewolucji (pilot śmigłowca — por. Gustaw Ciastek, pilot szybowca Eugeniusz Wielgoszewski) nie spotykane przy dotychczasowych pokazach tego rodzaju.

Po krótkiej przerwie lotniskiem we Wrzeszczu zawładnęli lotnicy wojskowi. Po akrobacji indywidualnej na myśliwcu odrzutowym (pil. por. Możdżyn) doskonale wyszkolenie zademonstrowała trójka Lim-2 pilotowanych przez Kluska, Siemieniaka i Karkuta. Samoloty wyposażone w aparaty dymotwórcze (po 1 w każdym skrzydle) kreśliły precyzyjne rysunki czerwonymi smugami na niebie.

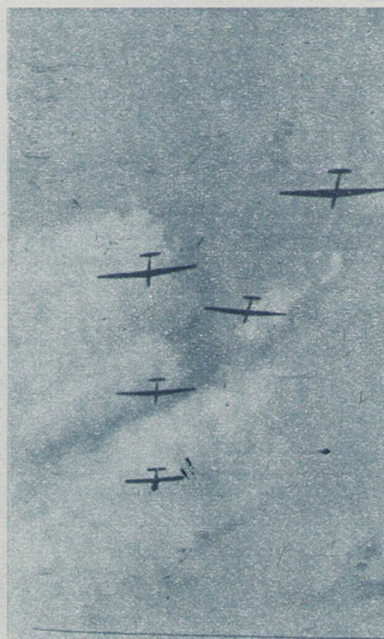
Dużo emocji przyniosła publiczności pokazowa walka powietrzna dwóch Lim-2 tym bardziej, że używano broni pokładowej. Walka zakończyła się zestrzeleniem „nieprzyjaciela", który zniknął za horyzontem ciągnąc za sobą długi warkocz czarnego dymu (z rakiety umieszczonej pod skrzydłem). Następnie 4 „Limy" zademonstrowały atak szturmowy na cele naziemne bronione przez artylerię przeciwlotniczą, a bombowce odrzutowe Ił-28 zaatakowały ten obiekt bombami. Po takim przygotowaniu lotniczym wysadzony został desant spadochronowy z samolotu An-2, przy czym do jego zwalczania przystąpiła natychmiast piechota uzbrojona w broń maszynową. Spadochroniarze po wywalczeniu sobie przedpola wylądowali i błyskawicznie się okopali, tworząc trudne do wykrycia, zamaskowane gniazda oporu.

Występ lotnictwa wojskowego zamknął przelot trzech myśliwców Lim-5 z włączonymi dopalaczami.

Dwugodzinne pokazy lotnicze oglądało około 150 000 widzów, entuzjastycznie oklaskujących pilotów i skoczków. Piękna pogoda i doskonała organizacja pokazów dopełniły reszty. Można śmiało stwierdzić, że nasi lotnicy morscy i sportowi pokazali się od najlepszej strony, a ich występy długo pozostaną w pamięci mieszkańców Wybrzeża. Pod względem jakości była to jedna z najlepszych imprez lotniczych w Polsce.

*

Na cieszącej się ogromnym powodzeniem wśród publiczności wystawie sprzętu bojowego lotnictwa morskiego pokazano m. in. samoloty: Jak-23, Lim-2, Ił-28 oraz nowoczesną aparaturę radiolokacyjną, wśród której szczególne zainteresowanie budził celownik radarowy. (JW)



Pokaz holowania czterech szybowców „Mucha" przez samolot Jak-12M.
Foto: CAF (2) i JMW

W ramach uroczystości 10-lecia dwie jednostki lotnictwa morskiego otrzymały nowe sztandary.



Dla uczczenia pamięci polskich lotników

W sobotę 30 sierpnia, w duńskim miasteczku Aalstrup na Półwyspie Jutlandzkim, odbyła się uroczystość z okazji 14-rocznicy śmierci polskich lotników zestrzelonych wraz z 7 pilotami brytyjskimi nad pobliską zatoką Lovn. Ludność miejscowa natychmiast po tym wydarzeniu wydobyła zwłoki lotników z morza i pochowała na cmentarzu w Aalstrup.

Nad pięknie utrzymanym wspólnym grobem przemawiali kolejno miejscowy pastor, ambasador PRL w Danii Dobrowolski oraz burmistrz miasteczka. W imieniu ambasady polskiej ambasador Dobrowolski złożył na grobie wieniec z napisem: „Za naszą i waszą wolność". (sz)

Z Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski"

Dnia 6 września br. skoczek Aeroklubu Warszawskiego **Lech Jeske** wykonał drugą z kolei, a piątą według regulaminu konkurencję Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" — skok z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Uzyskany wynik: 16,25 m i 89,75 m. Czekamy na dalsze wiadomości z sekcji spadochronowych. (m)

8 DNI WALKI SENIORÓW O TYTUŁ MISTRZA





Z lewej: Wicemistrz Polski w akrobacji Stanisław Kasperek, reprezentant Aeroklubu Gdańskiego. W cywilu — był instruktorem samolotowym w Aeroklubie Lubelskim. Powyżej: Konrad Wiciński (Białystok) — wicemistrz Polski w klasie seniorów (pierwszy z lewej) wykreśla trasę lotu okrężnego.

IV Samolotowe Mistrzostwa Polski Seniorów rozegrane zostały w dniach 25 sierpnia — 1 września br. na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Na zgłoszonych do udziału w nich 37 załóg, na starcie stanęło 27, na samolotach Junak 2 i 3, reprezentujących 17 aeroklubów i CWL (2 załogi). Ogółem rozegrano 5 konkurencji, z których każda składała się z dwóch i więcej prób.

Mistrzostwa rozpoczęto zlotem na punktualność. Drugą próbą tej konkurencji (A) była ocena lądowania. Wyniki pierwszej próby wypadły na ogół dobrze. Spóźnienia 11 załóg wahały się w granicach od pół do dwóch minut, pozostałe zaś zmieściły się w wyznaczonym czasie. Lądowanie na piątkę wykonał tylko Cierniak. Najsłabsze lądowanie oceniono na dostatecznie, za co zawodnik (Babiarz) otrzymał 16 pkt. na 40 możliwych. Najlepszym w tej konkurencji okazał się Wróblewski (2 próby łącznie — 117,6 pkt.) przed Studenckim (112) i Cierniakiem (110). Zeszłoroczny mistrz Polski Kopacz osiągnął 11 wynik dnia — 96 pkt.

Następnego dnia (26.VIII). rozegrano kolejną konkurencję B — start na bramkę wysokości 2 m i lądowanie znad bramki w prostokącie. Najlepszy wynik uzyskał Prandota, który startował na bramkę z odległości 126 m. Długość startu pozostałych zawodników wahała się w granicach 150 m. Najkrótsze lądowanie znad bramki — 91 m — miał Babiarz, najdłuższe natomiast wynosiły ponad 170 m. W konkurencji B zwyciężył Przybylski (start — 130 m, lądowanie — 142 m), a prowadzenie w punktacji ogólnej objął Wiciński.

Sprzyjające warunki meteorologiczne w nocy z 26 na 27 sierpnia pozwoliły na przeprowadzenie — mało zresztą poważnej jak na seniorów — konkurencji D: start i lądowanie w nocy. Powiedziałam „mało poważnej", bowiem seniorzy to przecież piloci pierwszej klasy, a tacy mają uprawnienia do lotów nocnych nie tylko po kręgu. Konkurencja była więc „dziecinna" w stosunku do posiadanych przez pilotów kwalifikacji, gdyż wymagała od nich tylko wykazania umiejętności startu, wykonania lotu po kręgu i lądowania w warunkach nocnych. Tego rodzaju konkurencje (chodzi tu o stopień trudności) osłabiają ducha sportowego wśród zawodników — takie wrażenie odniosłam nie tylko z jej przebiegu, ale również z wypowiedzi pilotów. Konkurencję tę wygrał Babiarz przed Kasperkiem i Wicińskim, który w dalszym ciągu utrzymał prowadzenie w klasyfikacji ogólnej.

Na dzień 27 sierpnia planowano przeprowadzenie akrobacji. W ramy tej konkurencji (C) wchodziły trzy próby: akrobacja nakazana (wiązanka z 11 figur), lądowanie na punkt oraz akrobacja dowolna (wiązanka w układzie własnym). Warunki meteorologiczne nie pozwoliły na jej rozegranie (niski pułap), wobec czego zawodnicy mieli dzień odpoczynku.

We czwartek (28.VIII.) przystąpiono do najpoważniejszej próby sił — lotu okrężnego połączonego z zadaniami nawigacyjnymi i pilotażowymi, którego trasa: Toruń — Bielsko-Biała — Gdańsk — Toruń (dokładną trasę pokazuje mapka na str. 18) obliczona była na trzy dni i wynosiła ponad 2 000 km. Na pierwszym odcinku trasy (Toruń — Bielsko) zdarzył się tragiczny wypadek. W czasie zrzucania meldunku nad punktem kontrolnym w okolicy Komorna Junak-2 zwalił się na ziemię. Jedyna załoga Aeroklubu Poznańskiego Radziemski — Piątek, poniosła śmierć. W trzecim dniu rozgrywania konkurencji E na trasie z Gdańska do Torunia, wycofała się z zawodów — na skutek poważnego defektu silnika — załoga warszawska Dudzik — Ziemiński. Tak więc stan uczestników mistrzostw zmniejszył się do 25. Po konkurencji tej spodziewano się, że specjaliści od tras, nawigacji i „myszkowania" znaków przemieszają solidnie układ dotychczasowej czołówki. I słusznie. Pierwsze miejsce zajął tu Kopacz przed Piotrowskim i Rawiczem. W rezultacie, po czterech konkurencjach, prowadzenie objął Kopacz, znajdujący się dotąd na 18 miejscu. Wiciński spadł na drugą pozycję. Piotrowski też z końca drugiej dziesiątki przeskoczył na miejsce 3, a Rawicz — z 17 na 7.

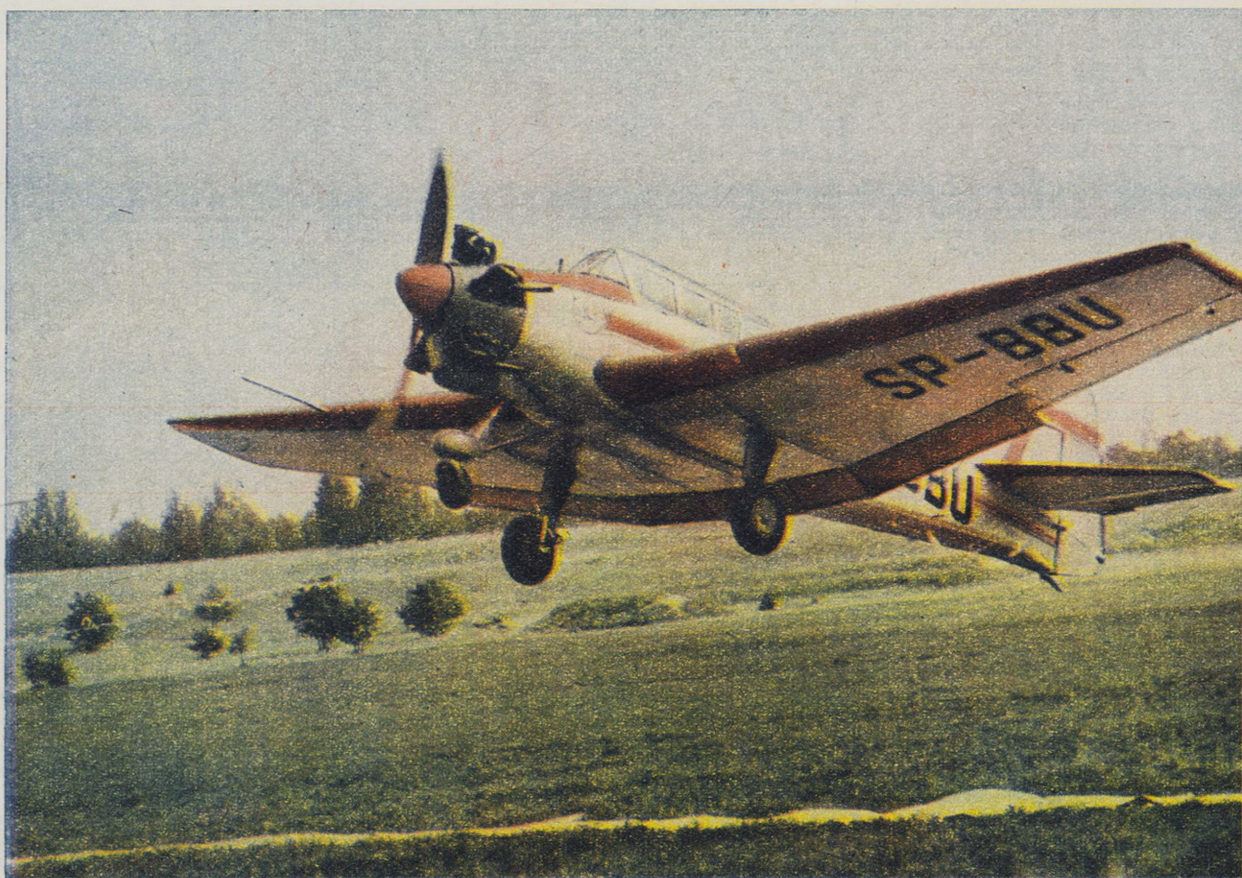
Jednakże decydującą o wynikach okazała się konkurencja C — akrobacja, rozegrana w ciągu dwóch dni (31.VIII. i 1.IX.). Zwycięzcą jej został Wróblewski, uzyskując tytuł mistrza akrobacji. Wicemistrzem został Kasperek. 3 miejsce zajął Cierniak, 4. Działo, 5. Kapała, 6. Rawicz, 7. zeszłoroczny mistrz akrobacji Schabowski. Wiciński zajął dopiero miejsce 13, mimo to swojej wicemistrzowskiej pozycji nie stracił. Wysunięcie się Rawicza na pierwsze miejsce w klasyfikacji końcowej było raczej niespodzianką, gdyż o zdobyciu przez niego tytułu mistrza zadecydowały dopiero dwie ostatnie konkurencje.

Tyle o przebiegu mistrzostw. Kilka słów wypada jeszcze poświęcić ich stronie sportowej i organizacyjnej. W pierwszym rzędzie należy podkreślić to, że po raz pierwszy przed mistrzostwami zastosowano metodę dwustopniowej eliminacji. Tak więc startujące załogi nie były jak dotychczas typowane przez aerokluby, a musiały na to solidnie „zapracować" raz w zawodach klubowych i drugi — w okręgowych. Mistrzostwa były więc — jak stwierdza regulamin — rozgrywkami finałowymi. Co prawda eliminacje nie miały wpływu na skład zawodników. W dalszym ciągu przeważająca ich ilość to pracownicy lotnictwa — instruktorzy lub szefowie wyszkolenia. Trzeba się jednak z tym zgodzić, bowiem niestety pilotów z pierwszą klasą mamy jeszcze zbyt mało. Niech więc i oni, zawodowcy poczują się raz do roku sportowcami, zwłaszcza, że zakwalifikowali się w czysto sportowej walce. To wpłynęło bez wątpienia tak na atmosferę wśród zawodników jak i ich wyrównany (z małymi wyjątkami) poziom. Wystarczy tu powiedzieć, że w końcowym efekcie mistrz uzyskał 1 868,4 pkt. na 1 920 możliwych, co stanowi 97,3%, zdobywcę zaś czwartego miejsca dzieli od niego tylko 38 pkt.

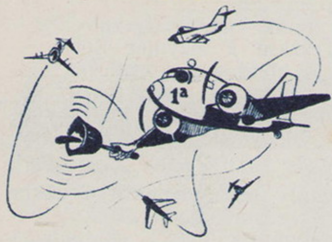
Ogólnie biorąc z wyników mistrzostw można być zadowolonym. Gorzej jednak przedstawiała się strona organizacyjna. Honory gospodarza tej imprezy pełnił Aeroklub Pomorski, który nie wywiązał się ze swego zadania na piątkę. Niedociągnięcia można by zacząć wyliczać od słabo urządzonej stołówki, w której jakość posiłków pozostawiała wiele do życzenia. Dalej — sprawa wolnego czasu zawodników. Nikt się nie troszczył o to, co oni robią. Przywiezieni rano z miasta (mieszkali w domu akademickim) przebywali cały dzień na lotnisku i jedyne miejsce do odpoczynku po rozegranej konkurencji znajdowali pod płatem samolotu. Podobnie zresztą było także w dniu wolnym. Dopiero na interwencję zawodników zorganizowano na wieczór bilety do kina. A przecież Toruń, to miasto piękne — jest tam gdzie pójść i co obejrzeć. Bar-

DOKOŃCZENIE NA STR. 18

„Junak-3" Tadeusza Gołębiewskiego w skoku na bramkę. Foto: B. Koszewski (3)



TAM gdzie lotnictwo traktują poważnie



Nie wiem jak komu, ale mnie słowo SZKOŁA zawsze w pierwszej chwili kojarzy się z ponurą procedurą pytań na tzw. wyrywki, czego kiedyś bardzo nie lubiłem i to nie bez powodów...

Gdy więc znalazłem się w Dęblinie przed bramą z napisem Oficerska SZKOŁA Lotnicza im. Janka Krasickiego, coś we mnie drgnęło — a może by tak ją na wyrywki?

CO TO JEST OSL?

Oficerska Szkoła Lotnicza składa się jak sama nazwa wskazuje z dowództwa, wykładowców i słuchaczy oraz ogromnego zaplecza gospodarczo - technicznego, o którym nigdy się głośno nie mówi w prasie. Gdy praca zaplecza jest na poziomie — no to wszystko w szkole gra i nie ma o czym mówić, jeśli nie — to szkołę się „reorganizuje". I w jednym i w drugim przypadku zaplecze nie ma szans wejścia w orbitę zainteresowań prasy.

Szkoła dęblińska ma swoje piękne przedwojenne i powojenne tradycje. Prawdziwa szkoła orląt? Być może. Podobno orły mają zwyczaj wracania do gniazd; w Dęblinie większość dowódców i wykładowców czy instruktorów jest wychowankami właśnie tej szkoły. Kto wie, czy nie jest to źródłem owej atmosfery koleżeńskości w Szkole, która urzeka każdego przybysza z zewnątrz?

Wśród instruktorów można spotkać i pilotów I klasy, a więc takich co to w dzień i w nocy, w każdych warunkach atmosferycznych, wykonają każde zadanie bojowe możliwe dla danego typu samolotu. Jest się od kogo uczyć.

Ton Szkole (a i całemu miastu) nadają najmłodsi — podchorążowie. Najmłodsi, bo jak ich inaczej określić, jeśli młodzi wiekiem są i dowódcy i instruktorzy.

MATURA + CHĘĆ SZCZERA + ZDROWIE + PTASI INSTYNKT = KANDYDAT NA OFICERA LOTNICTWA

Pozwoliłem sobie napisać takie niewinne równanko. Dawniej, w nie tak zresztą odległej epoce maszyn śmigłowych wystarczało zdrowie, a przy odrobinie chęci i ptasiego instynktu można było zostać nawet asem. Dziś matura i pozostałe czynniki są w ogóle wstępnym warunkiem do rozmowy z kandydatem na podchorążego. Matura — maturą, a egzamin konkursowy też nie zaszkodzi. Zdaje się więc: język polski, matematykę, fizykę i... sprawność fizyczną (biegi na 100 i 1 000 m oraz gimnastykę przyrządową).

Kandydat musi mieć też za sobą szkolenie praktyczne w aeroklubie (około 50 wylatanych godzin). Jest to warunek, który pozwala wykryć czy ta chęć jest rzeczywiście szczera oraz czy przyszły podchorąży ma choć odrobinę ptasiego instynktu. Pomocą tu są oczywiście i specjalne badania lekarskie oraz psychotechniczne.

Co to jest ptasi instynkt? Zamiast niewiele mówiących określeń naukowych przytoczę przykłady. Doświadczenie wykazało, że wykształcenie (nawet wyższe), normy zdrowotne i chęć — same nie zapewniają 100% wyników w lataniu na myśliwcach odrzutowych. Najczęściej zdarza się, że takiego ucznia męczą loty wysokościowe albo nie potrafi on właściwie ocenić wysokości poniżej 10 m, gdy nie może już korzystać ze wskazań przyrządów. Nieraz uczeń doskonale radzi sobie w lotach po kręgu ale w szyku lub w czasie zwrotów bojowych gubi się, boi się podejść bliżej lub przeciwnie — pcha się bezmyślnie.

Inny ma nieco opóźnioną reakcję, niegroźną dla pilotów maszyn śmigłowych, ale która przy prędkości rzędu 300 m/sek, zwłaszcza w locie nurkowym, może łatwo powiedzieć swoje ostatnie słowo. Powyższe wady można wykryć dopiero po dłuższej serii lotów w Szkole. Jeśli tak się zdarzy, uczeń żegna Szkołę; zmienia zawód lub przechodzi do personelu naziemnego czy pomocniczego. Tragedie osobiste młodych ludzi, dla których latanie stało się wszystkim.

Nie jest jednak aż tak źle. W Szkole dęblińskiej odsiew ostateczny nie przekracza kilku zaledwie procent. Bardzo mało w porównaniu ze statystykami zagranicznych szkół pilotów maszyn odrzutowych. Przyjemnie jest jeszcze raz stwierdzić, że Polacy mają smykałkę do latania jak mało kto.

Jeśli **podchorąży** przebrnie pomyślnie teorię (ponad 20 przedmiotów) w miesiącach zimowych (w tym trening na nowoczesnych symulatorach) i praktykę lotną w jednostkach polowych — latem, to znaczy wylata kilkaset godzin, nauczy się strzelać w powietrzu, atakować cele naziemne, opanuje loty bez widoczności i zda egzaminy — Szkoła z czystym sumieniem przekaże młodego **oficera** do służby liniowej. I na pewno nie będzie potrzebowała się wstydzić wychowanka.

DYSKRETNE PYTANIE, CZYLI — CZY PILOT WIERZY W ŻYCIE POZASŁUŻBOWE?

Czytelnik powieści i wspomnień lotniczych wydanych u nas w okresie ostatnich lat wyobraża sobie pilota, zwłaszcza myśliwskiego, jako osobnika lubiącego (i mogącego) dobrze wypić. Jest on przekonany, że właśnie tu groźne hasło „Alkohol — twój wróg" znalazło bystry odzew — „Prawdziwy lotnik wroga się nie boi". Jakże potężna jest literatura, ta prawda życia.

Z drugiej strony, w oficjalnych wypowiedziach pilotów, opiniach lekarzy itd. słyszymy wciąż, że alkohol i nikotyna to wróg lotnika nr 1, że piloci maszyn odrzutowych nie piją, nie palą i w ogóle — ideały. Błyskawiczny wywiad okolicznościowy z pilotami najwyższej klasy pozwolił stwierdzić, że lotnicy są najzupełniej normalnymi ludźmi i nic co ludzkie nie jest im obce. Wykluczone są tu oczywiście wszelkie nadużycia, które niszcząco wpływają na żywotność zawodową pilota; za to małżeństwo działa podobno jak najbardziej pozytywnie. Posłuchajmy jeszcze zdania lekarzy. Twierdzą oni, że jedna godzina lotu przy sterze myśliwca odrzutowego wymaga takiego samego wysiku co 8 godzin pracy górnika w kopalni. Nie dziwmy się więc, że mimo specjalnego, wysokoodżywczego wyżywienia pilot odrzutowca nie może latać w ciągu doby więcej niż: 4 godziny w dzień w dobrych warunkach, 2,5 godziny w dzień w złych warunkach i 1,5 godziny w nocy. Zwykle lata o połowę mniej, ale i ten wysiłek zmusza go do szanowania się w każdej chwili swego życia pozasłużbowego. I w ten prosty sposób lotnicy chcąc nie chcąc, stają się ideałami.

GDYBYM BYŁ DYREKTOREM CYRKU

— to nikt by mnie nie namówił na przyjazd do OSL w Dęblinie. Po co, żeby zbankrutować z powodu konkurencji? Posłuchajcie.

Żeby móc znosić wysiłek latania, niezbędna jest doskonała sprawność fizyczna. Oprócz normalnych boisk, bieżni, basenów i sal gimnastycznych Szkoła posiada coś — extra. W jasnej sali gimnastycznej zapobiegliwi ojcowie Szkoły zgromadzili to wszystko co współcześni na temat nowoczesnej, lotniczej tortury (czytaj: kultury) fizycznej wymyśleć potrafią. A więc: koła reńskie toczne i stałe (w których kręcący się delikwent musi odczytywać pokazywane napisy, światła kolorowe lub odbierać depesze radiowe), loopingi (wielkie huśtawki obrotowe), batut (materac - sieć do skoków i salt), wreszcie — żyroskop czyli koło potrójne (na sam widok którego można dostać skrętu kiszek). Żyroskop składa się z pierścieni mogących się równocześnie obracać wokół trzech osi. W środku jest przywiązany młody człowiek, który ciałem wprawia ten cały wehikuł w pozornie obłędny ruch wokół wszystkich osi obrotu. W trakcie ćwiczenia musi on jeszcze podawać w jakim położeniu w przestrzeni się znajduje i jakie położenie postara się zająć za chwilę.

Chociaż normalny trening pilota zamyka się w czasie 1,5 minuty intensywnych ćwiczeń na każdym przyrządzie w sali, są i specjaliści, którzy potrafią korzystać (i to w jakim tempie) przez 5 minut bez przerwy z „żyroskopu", wykonać 98 obrotów na minutę w „kole reńskim" i 175 obrotów w ciągu 2,5 minuty na „loopingu" (prędkość obwodowa nóg wynosi około 75 km/h — bagatela).

Właśnie dlatego cieszę się, że nie jestem dyrektorem cyrku. Wdzięczny też jestem losowi, że nie uczynił mnie pracownikiem Przemysłu Sprzętu Sportowego, który wykonał ten sprzęt zgodnie ze wszystkimi normami brakoróbstwa. Tu żartów nie ma, proszę Przemysłu, a ćwiczą nie dzieci szkolne czy zdechlaki ale mężczyźni 100%, którzy też przy każdej okazji przesyłają producentom bojowe pozdrowienie: cześć pracy zleconej.

Jakże piękna jest ojczysta mowa lotnicza.

CISZA RADIOWA KRYJE SWE TAJEMNICE

Nie naruszymy tajemnicy wojskowej jeśli powiemy, że język żołnierski czasami odbiega nieco od salonowego. Tym większe jest zaskoczenie przybysza, który będąc na SSD (startowe stanowisko dowodzenia) słyszy wszystko co się dzieje z maszynami w górze i w dole. Słychać tu też wzajemne rozmowy pilotów z różnych maszyn.

Tu instruktor i uczniowie ćwiczą na bojowych Lim-2 loty w szyku, tam przebiega walka na fotokaemy. Nieraz zdarza się przy tym taka sytuacja, że pilotowi oczy robią się kwadratowe (jedno z powiedzonek szkoły dęblińskiej), a mimo to w głośnikach kontroli naziemnej słychać tylko suche rozkazy, polecenia, meldunki. I tylko z tonu rozmówców można wyczuć, że ktoś do kogoś ma tam niejakie pretensje. Takie jest opanowanie i zdyscyplinowanie pilotów.

Swoista „cisza" radiowa panuje na ziemi, ale w górze trwa nieraz ożywiona wymiana zdań na ... migi (proszę nie mylić z MIG-ami). Oto instruktor pokazał ze swego samolotu dwa rozczapierzone palce (podobno świetnie to widać z drugiej maszyny) i wychowanek już wie co to znaczy: „Oj, posiedzisz synku na ziemi ze dwa dni, posiedzisz". I tak toczą się te nieme rozmowy, które na zawsze pozostaną tajemnicą Szkoły i tych dwóch, gdzieś w stratosferze.

KATAPULTOWANIE W DAWKACH DZIECIĘCYCH

Z pilotami to jest tak, że im więcej mają godzin lotu za sobą, tym trudniej ich namówić na dobrowolny skok ze spadochronem. A każdy z nich musi choć raz do roku skoczyć z samolotu — trening na wszelki wypadek. No i skaczą. Są jednak i tacy, których nie trzeba długo namawiać. Na przykład znany Mistrz Sportu kpt. Zdzisław Szwedziuk ma już za sobą 980 skoków, a więc najwięcej w Polsce. Niebawem będzie on obchodził niecodzienny jubileusz 1 000 skoków. I pomyśleć tylko, gdyby istniał czyściec w tej branży, to jeden taki Mistrz Sportu mógłby spowodować odpuszczenie spadochronowych grzesznków dla blisko 1 000 pilotów. Drobna sprawa. Jak więc nas uczy matematyka, dobry skoczek to skarb w szkole pilotów.

Najwięcej chyba anegdot krąży na temat spadochronowe. Posłuchajmy jednej z nich. Do szkoły przybyła wycieczka z zewnątrz (z uśmiechów gospodarzy można było wnosić, że... dziennikarzy). Zwiedzają spadochroniarnię. Instruktor szczegółowo objaśnia budowę spadochronu i jego użycie. Jeden z przybyszów, mały człowieczek o odstających uszach, nalega na opis skoku. Instruktor powtarza: po wyskoczeniu z samolotu liczycie 121, 122, 123, chwytacie prawą ręką za lewy uchwyt i szarpiecie mocno aż do wyrwania, spadochron główny otwiera się, lądujecie spokojnie.

Przybysz jest uparty i chce wiedzieć, co się stanie jeśli spadochron się nie otworzy.

Instruktor powtarza: po wyskoczeniu... itd, chwytacie lewą ręką za prawy uchwyt, szarpiecie mocno aż do wyrwania, spadochron zapasowy otwiera się, lądujecie spokojnie.

Przybysz nie daje za wygraną, on musi się dowiedzieć co będzie gdy i drugi spadochron zawiedzie.

Instruktor patrzy przez dłuższą chwilę na rozmówcę, po czym spokojnie a dobitnie odpowiada: chwytacie wtedy oburącz za uszy, szarpiecie mocno aż do wyrwania — bo i tak wam więcej nie będą potrzebne...

Wrodzona skromność nie pozwala mi wskazać osoby, która na ochotnika może odbywać skoki katapultowane. Zarozumiałość mojego kolegi, który siłą złapany (mam na to świadków) i gwałtem wystrzelony z fotela wyrzucanego opisał to natychmiast w poprzednim numerze „Skrzydlatej" wychodząc na bohatera redakcyjnego oraz chęć przekazania Czytelnikom informacji z pierwszej ręki — spowodowały, że i ja oddałem skok katapultowy i to w OSL w Dęblinie. Wprawdzie wystrzelono mnie sprężonym powietrzem i na wysokość aż 1 500 mm (może to jedno małe „m" zagubi się w korekcie), ale fotel oraz wszystkie manipulacje były jak najprawdziwsze. Wrażenie również.

*

Czym zakończyć serię moich obrazków wyrwanych z dnia powszedniego OSL imienia Janka Krasickiego?

Chyba tym, że tłem ich jest odpowiedzialna i trudna praca ludzi, bez reszty oddanych naszemu lotnictwu, ludzi traktujących to lotnictwo poważnie, choć jakże często z uśmiechem.

Katapultowany wysłannik „Skrzydlatej Polski"
J. WOJCIECHOWSKI



U „Warszawiaków" po 15 latach

Do pułku „Warszawa" trafił przez „Kościuszkowców". Nie był to jednak jego pierwszy krok w lotnictwie. Już w roku 1941, po rocznej szkole radiotelegrafistów i strzelców pokładowych, latał na bombowcach, biorąc udział w obronie Odessy. Gdy pierwsze eskadry przebazowały na terytorium Polski, jego, czwarta — pozostała jeszcze w Gostomlu. Dobiła do nich później w Zadybiu Starym. Miał już wtedy w kieszeni zaświadczenie ukończenia szkolenia na samolotach Ut-2. Jedno ze zdań tego dokumentu brzmiało: „Może latać na froncie jako starszy pilot". Na froncie jednak nie latał. W grudniu 1944 roku skierowano go do Zamościa. Tam przeszedł krótkie przeszkolenie metodyczne. Następny punkt zatrzymania to OSL w Dęblinie, gdzie był pierwszym instruktorem — Polakiem, szkolącym na samolotach myśliwskich. Z jego szkoły wyszli tacy oficerowie jak np. płk Kamiński, płk Wiącek, mjr Wojciechowski i inni. W 1947 roku znalazł się w Radomiu, najpierw jako dowódca klucza, potem — dowódca szkolnego pododdziału. Stan zdrowia nie pozwolił na kontynuowanie tej pracy. Po trzymiesięcznej kuracji w szpitalu DWL oddelegowało go do tworzącego się wówczas lotnictwa sportowego w ramach organizacji „Służba Polsce".

Tak przedstawia się, oczywiście w wielkim skrócie, droga pilota 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa" — **ppłk. Krzysztofa Donigiewicza**, obecnego dyrektora biura APRL. Od tej chwili pamiętamy go wszyscy, a szczególnie wychowankowie szkoły pilotów i mechaników w Ligocie Dolnej, której pracę kontynuowało później, również pod jego kierownictwem, CWL we Wrocławiu.

— To była pionierska, ale piękna praca — wspomina ten okres ppłk Donigiewicz. — Zawsze wierzyłem w młodzież. Jej entuzjazm i ukochanie lotnictwa pokonywały wszelkie trudności. Z przyjemnością spotykam dziś swoich wychowanków na poważnych stanowiskach szefów wyszkolenia lub instruktorów w aeroklubach. Inni pełnią odpowiedzialne funkcje poza lotnictwem sportowym, ściśle z nim współpracując.

W trudnym dla lotnictwa okresie, po włączeniu go do LPŻ, gdzie nie znajduje ono właściwego zrozumienia specyfiki swej pracy, ppłk Donigiewicz kieruje pionem lotniczym w zarządzie głównym. Wkrótce jednak opuszcza kraj i na czele ekipy instruktorów i mechaników szybowcowych udaje się do Chińskiej Republiki Ludowej. Celem tej wyprawy jest wyszkolenie pilotów szybowcowych oraz zorganizowanie tego sportu od strony technicznej. Zadanie zostaje wykonane w ciągu pół roku. Chińczycy mają już nie tylko swoich pilotów, ale i instruktorów. Drugi wyjazd do Chin, z zespołem powiększonym o specjalistów od produkcji szybowców, dał również wspaniałe wyniki. Dziś w ChRL trwa produkcja szybowców.

ZAWSZE WIERZYŁEM W MŁODZIEŻ

Poza przemiłymi wspomnieniami z tej pionierskiej pracy na chińskiej ziemi, w której — jak stwierdza pułkownik — zwyciężył w dużej mierze entuzjazm, pozostały jeszcze dwa odznaczenia: Medal Przyjaźni — przyznany przez Rząd ChRL oraz Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

— Dotychczas rozmowa nasza ma charakter wybitnie wspomnieniowy — zwracam się do pułkownika. **— Pozwoli Pan, że zrobimy mały przeskok na tematy aktualne. Chciałabym więc zapytać, jakie sprawy, po ponownym objęciu stanowiska kierowniczego w lotnictwie sportowym, uważa Pan za najpilniejsze do załatwienia?**

— Przede wszystkim nawiązanie bliższego kontaktu z ludźmi, którzy tworzą lotnictwo sportowe. Mam tu na myśli członków komisji specjalistycznych. Odbyliśmy już posiedzenia poszczególnych komisji i efektem ich jest opracowanie planu perspektywicznego naszej działalności. Więcej uwagi musimy poświęcić również aeroklubom. Zapał jaki panował w terenie po reaktywowaniu APRL obecnie trochę przygasł i dlatego trzeba być z nimi w ściślejszym kontakcie. Jeszcze jedna sprawa z bardzo pilnych — to właściwe oddziaływanie na młodzież szkolną, garnącą się do lotnictwa. Aerokluby muszą tak pokierować pracą z młodzieżą, aby zapanowało wśród niej przekonanie, że lotnictwo jest sportem ludzi pod każdym względem najlepszych i że przyjęcie do lotnictwa jest wyróżnieniem tak za dobrą naukę jak i wzorowe zachowanie. Jeśli taka młodzież do nas przyjdzie, wtedy zapanuje rzadko spotykany obecnie prawdziwie lotniczy entuzjazm, niezbędny w działalności i rozwoju tego sportu.

— I ostatnie pytanie, na temat kobiet. Aerokluby bardzo niechętnie przyjmują kobiety na szkolenie szybowcowe, a niektóre w ogóle nie przyjmują. Czy to jest słuszne?

— Aerokluby nie tylko powinny, ale muszą szkolić kobiety. Nasz wyczyn szybowcowy ze strony kobiet znajduje się obecnie u schyłku. Nie możemy bazować przecież na dwóch, trzech pilotkach, a nowych sił nie ma. Jestem również za tym, aby aerokluby pewną ilość najlepszych szybowniczek szkoliły w pilotażu samolotowym.

— Przez słowa te pozyska Pan na pewno dozgonną wdzięczność wszystkich entuzjastek lotnictwa i w imieniu ich — bardzo za nie dziękuję.

J. S.

Z lat wojny: grupa szkolna przy Ut-2. Piąty od lewej K. Donigiewicz.



ROZMAITOŚCI

„SPUTNIK TELEWIZYJNY"

Dwaj specjaliści radzieccy — kandydaci nauk matematyczno-fizycznych Drużkin i inżynier Sorin — proponują zbudować kosmiczną stację retransmisyjną, która pozwoliłaby odbierać programy telewizyjne studia moskiewskiego w Azji, Afryce, Europie i Australii.

Szczegóły tego projektu Drużkin i Sorin przedstawiają w artykule zamieszczonym na łamach czasopisma „Znanie—Siła".

„Ze wstępnych obliczeń wynika — piszą autorzy — że programy retransmitowane przez „sputnika telewizyjnego" można by oglądać bez zakłóceń na całej półkuli wschodniej od 82 równoleżnika szerokości północnej do 82 równoleżnika szerokości południowej, a być może również na większych szerokościach (tj. na obszarach podbiegunowych) i nawet na półkuli zachodniej".

Decyzję w sprawie rozpatrzenia pomysłu budowy takiego sztucznego księżyca oraz zbadania zagadnień teoretycznych i praktycznych, które wiążą się z uruchomieniem podobnego satelity, powzięto na posiedzeniu sekcji telewizji przy Naukowo-Technicznym Towarzystwie Radiotechniki i Telekomunikacji Elektrycznej ZSRR jeszcze w styczniu br.

Sztuczny księżyc z umieszczoną w nim telewizyjną stacją retransmisyjną — piszą Drużkin i Sorin — należy wyrzucić na wysokość około 36 tysięcy kilometrów. Obiegając naszą planetę w takiej odległości sputnik będzie poruszać się z prędkością równą prędkości obrotu Ziemi dokoła osi, w związku z czym „zawiśnie" nad danym punktem powierzchni naszego globu (jako tzw. satelita stacjonarny).

Hipotetyczny obserwator umieszczony w sputniku „wiszącym" w odległości 36 tysięcy kilometrów od Ziemi widziałby prawie całą jedną „połówkę" naszego globu. Podobnie fale wysyłane przez kosmiczną stację telewizyjną, poruszające się po linii prostej, przeniosłyby obraz telewizyjny do prawie wszystkich punktów jednej z półkul naszej planety.

„Istnieją wszelkie podstawy, by sądzić, że już obecnie wzlot „sputnika telewizyjnego" można przygotować i urzeczywistnić" — podkreślają autorzy artykułu.

Moc elektryczna niezbędna do zasilania telewizyjnej aparatury retransmisyjnej w sztucznym księżycu równa się mniej więcej 2 kilowatom. Drużkin i Sorin proponują zastosować baterie słoneczne (które obecnie przechodzą chrzest bojowy w sputniku nr 3), a w niedalekiej przyszłości małe reaktory atomowe.

Skonstruowanie skomplikowanej aparatury naziemnej i kosmicznej oraz samo wyrzucenie sputnika telewizyjnego — to zadanie niełatwe. Ale — jak zaznaczają autorzy — radzieckie instytucje naukowe i organizacje przemysłowe na pewno poradziłyby sobie z urzeczywistnieniem tego projektu. Można go śmiało postawić na porządku dziennym zadań radzieckiej nauki i techniki.

Drużkin i Sorin obliczają, iż koszty realizacji projektu będą wielokrotnie mniejsze niż w wypadku budowy tysięcy stacji telewizyjnych, kablowych i naziemnych linii przekaźnikowych, nawet jeśliby trzeba było co roku wyrzucać w przestrzeń nową kosmiczną stację retransmisyjną.

Być może już w niedalekiej przyszłości programy nadawane przez moskiewskie studio telewizyjne będą mogli oglądać mieszkańcy Azji, Afryki, Europy i Australii. (sz)

W TELEGRAFICZNYM *skrócie*

Na uzbrojenie amerykańskiego lotnictwa weszły pierwsze naddźwiękowe myśliwce bombardujące Republic F-105 „Thunderchief". Samolot przystosowany jest do transportu bomby atomowej lub około 1 600 kG bomb zwykłych i napalmowych. Uzbrojenie F-105 składa się z pocisków zdalnie kierowanych i niekierowanych oraz automatycznego działka szybkostrzelnego. (z)

Lotnictwo wojskowe Unii Południowej Afryki zakupiło w Niemieckiej Republice Federalnej dwa samoloty Do-27. (z)

Australijskie towarzystwa komunikacji powietrznej złożyły zamówienia w amerykańskich zakładach Lockheed, na sumę 27 milionów dolarów, na dostarczenie 11-tu turbośmigłowych samolotów pasażerskich typu „Electra" (z)

Do roku 1963 zachodnioniemieckie lotnictwo wojskowe ma wzrosnąć do 2 700 samolotów. (z)

Anglicy przystępują do budowy samolotu doświadczalnego, który ma osiągnąć prędkość ponad 3 200 km/h. (z)

Amerykańskie linie lotnicze TWA zwolniły z pracy 1 000 urzędników i robotników, a pobory dyrektorów obcięły o 10%. Dyrekcja TWA tłumaczy ten krok koniecznością wyrównania strat jakie towarzystwo poniosło w pierwszym półroczu br. (z)

Termin pierwszego lotu amerykańskiego samolotu-pocisku X-15 zbliża się szybko. X-15 wystartuje spod bombowca B-52 nad stanem Utah, osiągnie wysokość 320 km i wyląduje na lotnisku w Edwards. Czas od startu do lądowania nie przekroczy 30 minut. X-15 będzie sterowany automatycznie przy pomocy aparatury systemu Sperry. (z)

Ministerstwo obrony NRF przyznało pilotom samolotów odrzutowych, bez względu na stopień wojskowy, stały dodatek w wysokości 400 marek miesięcznie. Piloci samolotów śmigłowych dostaną dodatek w wysokości 250 marek miesięcznie. Personel latający oprócz pilotów na samolotach odrzutowych otrzyma dodatek 300 marek, na samolotach śmigłowych — 200 marek. (z)

Zakłady Douglas projektują zbudowanie tankowca powietrznego rozwijającego prędkość równą liczbie Ma = 2. Samolot ma być zbliżony sylwetką do znanego samolotu pasażerskiego DC-8. (z)

Ukończono budowę prototypu naddźwiękowego odrzutowca szturmowego North American A3J „Vigilante", przystosowanego do działania z pokładu lotniskowców. (z)

W lipcu br. Anglicy przeprowadzali w rejonie Adenu (półw. Arabski) serię prób z samolotami różnych typów, badając ich przydatność we wsparciu jednostek naziemnych, głównie jako szturmowce. W próbach brały udział samoloty: Folland „Gnat", Hawker „Hunter", Percival „Jet Provost" i Percival „Provost". (z)

Dwa nowe lotniskowce francuskie „Clemenceau" i „Foch" zostaną wyposażone w nowego typu myśliwce morskie Dessault „Etendard IV". (z)

W realizacji amerykańskiego programu badań i produkcji międzykontynentalnych pocisków balistycznych zatrudnionych jest ogółem 85 000 ludzi — w centrach badawczych i zakładach produkcyjnych. (z)

W ONERA — francuskim lotniczym instytucie badawczym znajdują się w budowie czterostopniowa rakieta doświadczalna. (z)

Francuski pilot fabryczny Jean Boulet pobił na śmigłowcu „Alouette II" trzy rekordy świata: 1 — w ciągu 35 minut osiągnął wysokość 11 100 m, 2 — w klasie śmigłowców o ciężarze 1 000—1 750 kG osiągnął z dwoma osobami na pokładzie wysokość 9 500 m, 3 — 6 000 m wysokości uzyskał w ciągu 10 minut, co odpowiada prędkości wznoszenia 10,6 m/sek lub 38 km/h w locie poziomym. (z)

Po długotrwałej walce konkurencyjnej między firmami amerykańskimi i angielskimi — Anglicy zwyciężyli i dostarczą argentyńskim liniom komunikacyjnym 4 odrzutowce „Comet-4". (z)



Latający spodek sfotografowany przez Stefana Darbishire, w Anglii dn. 15.II.1954 r.

UWAGA LATAJĄCE SPODKI

• 5 •

ANDRZEJ TREPKA

PATRZYMY W NIEBO

OCZYWIŚCIE lotnicy i marynarze nie mają monopolu na dostrzeganie latających spodków, ani nawet nie stanowią większości obserwatorów. Ci ostatni reprezentują sobą chyba wszystkie istniejące zawody. Najpoważniejszy procent doniesień pochodzi od rolników. Nic dziwnego — na wsi widnokrąg jest o wiele rozleglejszy niż w miejskich metropoliach, ponadto pogoda odgrywa olbrzymią rolę w życiu ludzi wsi, toteż często z uwagą obserwują oni niebo. Nie małą rolę gra tu i słabsza na ogół znajomość podstawowych zjawisk fizycznych.

W mieście ludzie zajęci są innymi sprawami, niż zadzieranie głowy do góry dla snucia prognozy pogody bądź poszukiwania na nieboskłonie jakichś ciekawych obiektów. Można poprzeć tę tezę pomysłowym fortelem, dokonanym w Ottawie jako naukowe doświadczenie z dziedziny psychologii.

Latem 1955 r. wszystkie miejscowe dzienniki ogłosiły wezwanie do ludności, by nadsyłać raporty z obserwacji NOL — dla potrzeb komisji badawczej. Po kilku dniach wypuszczono specjalnie skonstruowany „spodek", składający się z płaskiego dysku pokrytego aluminiową powłoką, podwieszonego do samolotu z aparaturą mającą wywołać zapalenie się obiektu na wysokości 500 stóp. Tysiączne tłumy podążały właśnie na mecz piłki nożnej w Landsdown Park, kiedy bałamutny „spodek" wzbił się i w przepisowym czasie zaczął świecić. Jak stwierdził inż. Wilbert Smith — najwybitniejszy badacz zagadnienia UPO na terenie Kanady — mimo uprzednich wezwań nie nadszedł ani jeden raport o zjawisku, które trwało około 15 sekund i przedstawiało się bardzo efektownie. Po prostu żaden mieszkaniec stolicy Kanady nie patrzył wtedy w niebo.

Jest to dowód, że tylko niewielki procent niezidentyfikowanych obiektów latających dostrzegalnych z ziemi zostaje w ogóle zauważony.

*

Jeden z najwybitniejszych autorytetów w dziedzinie latających spodków, francuski uczony prof. dr Aime Michel, wśród mnóstwa opisów wiarygodnych i wszechstronnie sprawdzonych obserwacji przytacza w swojej słynnej książce „Lueure sur les Soucoupes Volantes" opowiadanie kpt. La Prieur z okresu działań bojowych w Afryce Północnej podczas drugiej wojny światowej.

Wydarzenie rozegrało się 4 kwietnia 1942 r., w miejscu stacjonowania niewielkiego garnizonu wojsk francuskich• koło osady Adrer En Abnet, na Saharze w pobliżu zwrotnika Raka.

„Byliśmy tam od kilku dni — relacjonuje kpt. Le Prieur — gdy pewnego ranka nasz meteorolog Martin odwiedził mnie, donosząc o pojawieniu się dziwnego obiektu w bezchmurnym niebie ponad fortem. Istotnie dostrzegłem na tle soczystego, południowego błękitu nieruchomy przedmiot, który obserwowany gołym okiem sprawiał wrażenie drobnej aluminiowej plamki. Zgromadziło się nas około czterdziestu. Wszyscy widzielimy to samo. Powietrze było wyjątkowo przejrzyste.

Już w lornetce polowej obiekt posiadał wyraźnie okrągły kształt. Oglądany przez lunetę, nasuwał porównanie z pięciofrankówką. Charakteryzował go metaliczny blask. Wysokość oceniliśmy na 4 500 do 5 500 m.

Początkowo przedmiot zdawał się być nieruchomy. Dopiero dłuższa obserwacja przez lunetę pozwoliła stwierdzić jego ruch wirowy. W ciągu ośmiu godzin naliczyliśmy pełne trzy obroty dookoła osi.

Następnego rana plamka znowu tkwiła w tym samym miejscu wprost nad naszymi głowami. Oswoil'śmy się z jej obecnością w czystym niebie ponad martwym, niemal widmowym krajobrazem Sahary, gdzie oko nie mogło spocząć na niczym ciekawym poza naszym małym fortem.

Wieczorem, tak jak w dniu poprzednim, plamka zgasła w jakiś czas po zachodzie Słońca, gdyż tylko odbijała jego blask, nie wysyłając własnego światła. Ta okoliczność pozwoliła ustalić dokładną wysokość obiektu, która dość dobrze zgadzała się z poprzednim pomiarem. Był to więc przedmiot, który w jakiś zagadkowy sposób tkwił w obrębie troposfery — najniższej warstwy atmosfery otulającej Ziemię i skutecznie opierał się sile przyciągania naszej planety.

Trzeciego ranka daremnie wypatrywano srebrzystej plamki, do której żołnierze na pustyni już przywykli, jak gdyby doszukując się w niej dobrej wróżby".

*

Grupa techników pod kierunkiem J. Gordona Veath, inżyniera lotniczego z Urzędu Poszukiwań Morskich, w dniu 24 kwietnia 1949 r. przygotowywała się w pobliżu Arrey (stan Nowy Meksyk, USA) do wypuszczenia meteorologicznego balonu-sondy.

Gdy mały próbny balon wzniósł się w powietrze, Charles B. Moore, śledzący jego lot przy pomocy teodolitu, zauważył znacznie wyżej jakiś owalny białawy przedmiot. Wówczas z kolei na niego skierował przyrząd, dokładnie wyznaczając współrzędne badanego zjawiska.

Pozostali członkowie grupy obserwacyjnej śledzili w tym czasie ewolucje tajemniczego obiektu, który wykazywał ruchy dość powolne.

Nagle wypadki przybrały nieoczekiwany obrót. Śledzone „coś" poderwało się gwałtownie do pionowego lotu i w oka mgnieniu rozpłynęło się pośród błękitu idealnie czystego nieba.

Raport dotyczący obserwacji, która trwała dokładnie minutę, został podpisany przez wszystkich członków grupy operacyjnej. Najbardziej zdumiewajacy był wynik pomiarów, jakich dokonał Moore przy użyciu teodolitu. Ustalił on prędkość wznoszenia obiektu — koło 10 km/sek, a więc bardzo bliską tzw. prędkości ucieczki z Ziemi.

*

Wśród wielu osobistych obserwacji latających spodków podanych przez wybitnych uczonych, znajdujemy dwie niemal równoczesne, dokonane 20 i 22 maja 1950 r. w dwóch różnych, bardzo znanych obserwatoriach astronomicznych na terenie USA.

Pierwsza z nich miała miejsce w obserwatorium Lowelle w stanie Massachusetts. Prof. dr Hall zauważył srebrzysty dysk intensywnie błyszczący, który z olbrzymią prędkością sunął po niebie. Astronom dokonał obserwacji przy użyciu silnie powiększającej lornetki oraz teodolitu, co pozwoliło na oznaczenie jego rozmiarów, prędkości i położenia jak również wielkości towarzyszącego mu obłoczka, który uczony sklasyfikował jako „cumulus agitatus".

Drugiej obserwacji dokonał prof. dr Hass z obserwatorium Flagstaff w stanie Arizona. Stwierdził on również przelot silnie błyszczącego dysku, który wolna przemieszczał się na sklepieniu nieba. W wyniku teleskopowej obserwacji obiektu astronom ocenił jego średnicę na 2 m.

*

29 maja 1951 r. trzej redaktorzy techniczni z Departamentu Aerofizycznego „North American Aviation" w Dawney (USA) — Victor Black, Werner Eichler i Edward J. Sullivan, znajdujący się na terenie kopalń w pobliżu Los Angeles, zauważyli o godzinie 15.48 około trzydzieści rozżarzonych obiektów przypominających meteory, które pojawiły się na wschodzie, mniej więcej 45° ponad horyzontem. Po chwili wykonały one nagły zwrot pod kątem prostym, przemierzając niebo ruchem falistym w szyku litery V. W przeciągu 25 sekund zatoczyły łuk odpowiadający 90°, po czym znowu skręciły pod kątem prostym, kierując się w stronę Los Angeles. Fachowcy orzekli, że prędkość tajemniczej eskadry nie mogła być mniejsza niż 2 700 km/h, zaś średnicę poszczególnych obiektów ocenili w przybliżeniu na 10 m. Miały one kształt dysków albo kul. Świeciły intensywnym błękitnym blaskiem, a lot ich przypominał ruch płaskiego kamienia skośnie rzuconego na spokojną taflę wody.

*

Jeden z najczęściej cytowanych bezpośrednich kontaktów z latającymi spodkami miał miejsce na Florydzie (USA) 25 września 1952 r. Instruktor skautowy D.S. Desverges wraz z trzema skautami znajdował się w lesie obok lotniska specjalnej eskadry myśliwców odrzutowych, przeznaczonej wyłącznie do obserwacji latających spodków, które w tej okolicy ukazywały się bardzo często.

Nagle dały się zauważyć jakieś błyski pomiędzy drzewami. Młodzi ludzie pobiegli w tę stronę i ujrzeli na niewielkiej polance przedmiot podobny do nieco spłaszczonej piłki futbolowej. Niezwykły obiekt miał średnicę około 10 m i nieruchomo utrzymywał sią w powietrzu 3 m ponad ziemią. Był wysoki i na tyle przestronny, że w jego wnętrzu mogło stać sześciu do ośmiu ludzi.

Skoro tylko Desverges podbiegł do dziwnego statku, wypłynął ku niemu jakby czerwony, przezroczysty płomień, który ogarnął go i na chwilę pozbawił przytomności. Ostatnim wrażeniem napadniętego był ostry, niezwykły zapach. Towarzyszący skauci oświadczyli, że tajemniczy przedmiot w chwilę potem wzbił się gwałtownie, wyglądając wtedy jak rzymska świeca.

Natychmiast po tym wypadku Desverges zgłosił się do miejscowego szeryfa, który stwierdził u niego osmalenie włosów oraz wypalenie mnóstwa drobniutkich otworków w naskórku.

Dochodzenie w sprawie tego wypadku przeprowadził osobiście inż. kpt. Edward J. Ruppelt, kierownik położonego w Wright Patterson (stan Ohio, USA) Ośrodka Technicznego Badań Powietrznych, z ramienia komisji badawczej nazwanej „Bluebock", której jedynym celem jest zbieranie wiadomości o latających spodkach i ich krytyczna ocena. W książce „Report on UFO", stanowiącej szczegółowe relacje o tych obserwacjach latających spodków, których prawdziwość zdaniem ekspertów nie budzi wątpliwości, a równocześnie nie potrafi się wyjaśnić — inż. Ruppelt podaje zaskakujące szczegóły wyników zbadania sprawy Desverges'a. Dziwny zapach wyczuwany podczas wypadku pochodził od ozonu. W miejscu zamierzonego lądowania latającego spodka rośliny pozostały nienaruszone, podczas gdy ich korzenie wykazywały cechy daleko posuniętego zwęglenia. Przeprowadzone próby dowiodły, iż taki skutek można osiągnąć posługując się potężnym polem magnetycznym.

*

Nad Coniston (hrabstwo Lancashire, Anglia) wstał mroźny ranek 15 lutego 1954 r. Stefan Darbishire i jego krewny Adrian Myer wyszli z domu na pobliskie wzgórze celem dokonania zdjęć. O godzinie jedenastej zauważyli nagle w kierunku świecącego Słońca dziwny przedmiot, który opuszczał się na ziemię ruchem wahadłowym. W odległości 30 m od patrzących obniżył się zupełnie, znikając za wzgórzem. Gdy po chwili znowu się ukazał, wzlatywał skośnie do powierzchni ziemi. Nie zmieniając kąta nachylenia, wydał lekki świst podobny do odgłosu powietrza uchodzącego z dętki — i z olbrzymią prędkością wzniósł się pionowo. Po kilku sekundach niknący jego obraz wchłonęły wysokie obłoki. Obserwatorzy twierdzili zgodnie, że przedmiot miał około 10 m średnicy i był kształtu odwróconego spodka z półkolistą nadbudówką, w której widniały okrągłe otwory, mogące uchodzić za okna. Całość sprawiała wrażenie dobrze wypolerowanego, szaro-niebieskiego metalu. Najbardziej zdumiewające było wrażenie, że tajemniczy obiekt prześwituje. U spodu zwisały trzy duże kule, prawdopodobnie spełniające rolę podwozia.

Stefan Darbishire sfotografował statek, zdjęcie wypadło nieostre, gdyż obiektyw był nastawiony na mniejszą odległość.

*

Po ukazaniu się książki astronoma M.K. Jessupa „The Case for UFO", otrzymywał on — przeważnie na adres wydawcy — mnóstwo listów nie tylko solidaryzujących się z autorem, ale podających o nowych obserwacjach latających spodków. Oto jeden z ciekawszych:

„Skończyłem czytać powyższą książkę i chcę donieść, że nadzwyczaj mnie interesowała. Sądzę, iż wiele osób uzna ją za fantastyczną, albo potraktuje jako zajmującą książkę na temat niemożliwości. Ja jednakże twierdzę, że pan Jessup dobrze wie o czym pisze, co opieram na własnym doświadczeniu.

Od trzech lat śledzę dziwny statek przestrzenny na niebie. Widywałem go najczęściej w pogodne bezksiężycowe noce. Miał kształt dzwonka elektrycznego i potrafił rozwijać prędkość nieporównanie większą niż jakikolwiek samolot. Mógł całymi godzinami tkwić nieruchomo nad głową. Skoro tylko zaczął się poruszać, tryskał strumieniem jasnozielonych iskier.

Ale oto podam historię niesamowitą, za której prawdziwość jak najbardziej odpowiadam.

9 marca 1955 r. zobaczyłem wspomniany statek, który wkrótce potem wchłonął lecący właśnie samolot odrzutowy. Stało się to niejako na moim podwórku: cała scena była widoczna z wielką dokładnością. Bardzo wyraźnie dostrzegłem obydwa obiekty — samolot i ten statek. Tak łatwo i po prostu uporał się z samolotem, jak jastrząb wybiera kurczę. Za chwilę pomknął ku górze z przyspieszeniem zatykającym dech w piersiach; po dwóch sekundach od chwili startu, albo nawet prędzej, stał się niewidoczny.

Sprawdziłem później u władz wojskowych, że istotnie jeden odrzutowiec wtedy zaginął i nie został odnaleziony".

Z szacunkiem

Eugene Metcalfe
Paris, Illinois, 19 maja 1955 r.

*

Agencja Reutera doniosła 12 listopada 1957 r. z Tokio, że rankiem dnia poprzedniego pojawił się nad Japonią „świecący obiekt wielkości księżyca", którego przelotowi towarzyszył ciągły świst.

Oficjalny komunikat obserwatorium astronomicznego w Tokio głosił, że relacje nadchodzące z różnych stron kraju opisywały przedmiot co do wielkości zgodnie, natomiast barwa jego zmieniała się od purpurowej podczas najwcześniejszych obserwacji aż do seledynowej.

*

Nad Wyspą Wniebowstąpienia, brytyjską kolonią na południowym Atlantyku, zauważono 7 grudnia 1957 roku wydłużony przedmiot, który kręcił się spiralnie i przypominał papieros, dymiący na obu końcach.

Oglądana przez teleskop tajemnicza maszyna wyglądała jak cygaro czerwono zabarwione. Przez kilka minut zakreślała kręgi nad wyspą, po czym oddaliła się znikając za widnokręgiem.

Wiadomość opublikował dziennik „La Nation", za agencją Reutera.

CIĄG DALSZY ZA TYDZIEŃ

SZYBOWIEC DWUMIEJSCOWY ITS-IVb

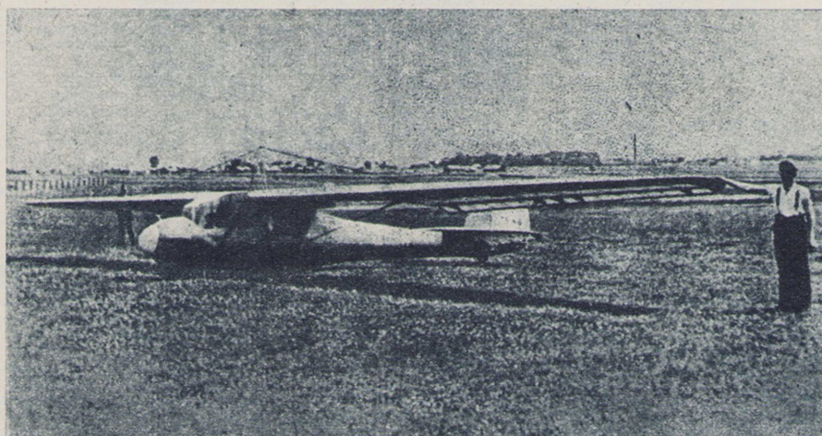
SZYBOWIEC ITS-IV b skonstruowany został przez Instytut Techniki Szybownictwa we Lwowie według projektu Adama Nowotnego, ówczesnego kierownika technicznego Instytutu. Po śmierci A. Nowotnego pracami kierował F. Kotowski. Szybowiec ITS-IV b oblatany został na lotnisku lwowskim w Skniłowie, na holu za samolotem RWD-8, w dniu 30 lipca 1935 roku. Szybowiec ten już w pierwszym locie wykazał dobrą sterowność i zwrotność. Następne loty odbywały się już z liny gumowej w Bezmiechowej. Szybowiec był przeznaczony do pomiarów aerologicznych, meteorologicznych i wytrzymałościowych w locie. Jednocześnie mógł on służyć do szkolenia w pilotażu bez widoczności.

Płat jednodźwigarowy, dzielony, ze skośnym dźwigarkiem pomocniczym. Zamiast zastrzałów użyto — ze względów aerodynamicznych oraz dla ułatwienia pomiarów obciążeń w locie za pomocą tensometrów — taśmy rozpinające. Lotki o skośnym użebrowaniu posiadały napęd różnicowy. Wychylane były do góry 12 st., do dołu 32 st. Kadłub o przekroju owalnym, konstrukcji półskorupowej, posiadał pokrycie ze sklejki. Miejsce między kabinami oraz za drugą kabiną wykorzystano jako pomieszczenie dla przyrządów pomiarowych. Dla ułatwienia porozumiewania się obserwatora z pilotem kabiny były przedzielone tylko siatką drucianą. W kabinie obserwatora znajdował się wysuwany stolik dla notowania pomiarów. Wejście do tej kabiny — przez drzwi umieszczone z lewej strony. W drzwiach oraz z drugiej strony kabiny znajdowały się duże owalne okna. Kabina o bardzo dobrej widoczności była mocno wysunięta do przodu. Usterzenie poziome wolnonośne, z napędami ukrytymi w kadłubie. Ster kierunku wyważony, uruchomiany pedałami. Płoza z amortyzacją pneumatyczną, z dętki zaszytej w brezentowym pokrowcu. Amortyzator tylny — płoza wykonana jako półresor.

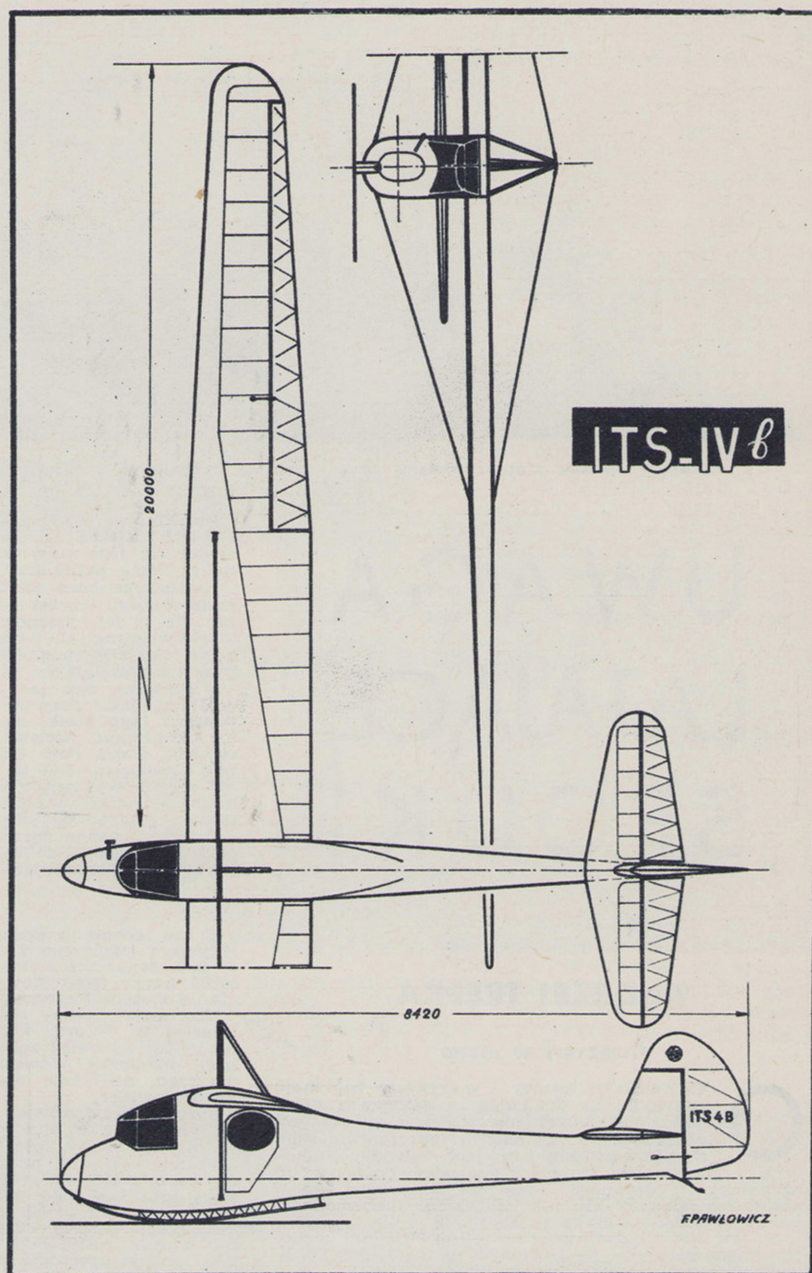
FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	20,00 m
Długość	—	8,42 m
Ciężar własny	—	254,5 kG
Ciężar w locie max.	—	431,5 kG
Pow. nośna	—	24,27 m²
Obciążenie pow.	—	17,70 kG/m²
Doskonałość	—	22,5
przy prędkości	—	73 km/h
Min. prędkość opadania	—	0,82 m/sek



Zdjęcie ze zbiorów autora



CO O LOTNICTWIE PISZĄ INNI

TRYBUNA LUDU

Amerykańskie towarzystwo lotnicze Mohawk Airlines, które od 1950 r. zamiast stewardess zatrudniało mężczyzn, powróciło do starego systemu pracy. Powodem tej decyzji było... widmo bankructwa, gdyż mężczyźni przestali niemal zupełnie korzystać ze wspomnianej linii lotniczej, woląc latać samolotami innych towarzystw, gdzie usługują stewardessy.

*

Młody, wybitny uczony inż. mgr O. Wołczek tak kończy artykuł na temat radzieckich i amerykańskich planów wyrzucenia w niedługim czasie rakiety na Księżyc: „Ze swej strony muszę dodać, że na te zamierzenia zapatruję się krytycznie. Uważam, że skrajnie wysoka temperatura, panująca na „progu” kosmicznym i jeszcze inne czynniki nie prędko mogą być pokonane. Dlatego też pełne powodzenie wspomnianych eksperymentów nie będzie — według mnie — sprawą jednego roku, a nawet chyba i 5 najbliższych lat”.

SZTANDAR MŁODYCH

W artykuliku „Na własnym samolocie nasze pismo dotrze do wsi i małych miasteczek” czytamy: „Sprawozdania z większości tegorocznych imprez Dni Lotnictwa podawać będziemy czytelnikom ze specjalnego samolotu „Sztandaru Młodych”, ofiarowanego redakcji przez Dowództwo Wojsk Lotniczych. Niezależnie od tego samolot nasz wykorzystamy do mnóstwa innych celów, interesujących naszych czytelników”.

KURIER POLSKI

„Zakrojona na szeroką skalę kooperacja kinematografii radziecko-francuskiej wydała już pierwszy owoc w postaci scenariusza filmu lotniczego „Normandie—Niemen”. Scenariusz ten zrealizowany został wspólnie przez Charles Spaaka, Elzę Triolet i Konstantina Simonowa. Krytycy zgodnie stwierdzają, że film oparty na radziecko-francuskim scenariuszu zapowiada się na prawdziwe arcydzieło — swoją atmosferą i stylem przywołujące na pamięć nazwiska największych realizatorów filmowych”.

Książka „Normandie — Niemen”, napisana przez lotnika francuskiego Francois de Geoffre, została wydana w r. 1956 w tłumaczeniu polskim Jerzego Nowackiego przez MON. Obecnie nakład jest całkowicie wyczerpany.

EXPRESS WIECZORNY

O karierze syna — pilota i śpiewaka Wiktora Gonczarenko — opowiada matka: „Szybownictwem Wiktor pasjonuje się od dziecka. Miał także od dawna zamiłowanie do śpiewu. Po ukończeniu 10-latki wstąpił do szkoły lotniczej w Saratowie, gdzie zastała go wojna. Walczył jako lotnik na froncie dalekowschodnim. Po kapitulacji Japonii służył na wyspach Kurylskich, gdzie należał do wojskowego zespołu pieśni i tańca. Tam kiedyś usłyszał go marszałek Malinowski, który zainteresował się wybitnie utalentowanym barytonem. Wiktor został słuchaczem Konserwatorium Kijowskiego. Ukończył je 6 lat temu i obecnie jest solistą Filharmonii. Nie zrezygnował też — jak wiemy — ze swego drugiego zamiłowania, szybownictwa. Jest mistrzem Związku Radzieckiego”.

KULISY

„Brytyjski emerytowany marszałek lotnictwa 76-letni baron Hugh Downing, który w latach 1939/40 dowodził lotnictwem myśliwskim, a następnie wsławił się ślepą wiarą w istnienie „latających spodków”, złożył ciekawe oświadczenie na kongresie spirytystów w Paryżu. Powiedział on, że w czasie powietrznej bitwy o Anglię udało mu się nawiązać kontakt z duchami zestrzelonych lotników brytyjskich oraz niemieckich. Dzięki szczegółowym informacjom uzyskanym od tych ostatnich zdołał on skutecznie odeprzeć ataki Luftwaffe”.

A więc mamy nowe oświetlenie zwycięstwa RAF-u w 1940 r.!?

ŻYCIE WARSZAWY

O „Historii jednego myśliwca” — filmie produkcji polskiej — czytamy: „Oglądamy film banalny w pomyśle, nieporadny artystycznie, wątpliwy w ujawnionej tendencji. Mógł powstać piękny, bohaterski epos — powstało niezgrabne epitafium, a ponieważ dotyczy spraw i ludzi, o których mówimy z szacunkiem i uznaniem — niezgrabność staje się przykra dla patrzących. W filmie nie ma żadnej kreacji aktorskiej. Ponieważ temat zasługuje na co najmniej dobry film — czekamy nań”.

SZTANDAR MŁODYCH

„Szczerze mówiąc wolałbym nie pisać tej recenzji. Ocena „Historii jednego myśliwca” nie może być bowiem niczym innym, jak dobijaniem czegoś co i tak ledwo kupy się trzyma. Dawno już nie widzieliśmy na naszych ekranach filmu tak nieporadnego, by nie rzec — prymitywnego pod każdym względem. Jedyna rzecz, która przypomina kino z prawdziwego zdarzenia, to wiele metrów autentycznych zdjęć z okresu „Bitwy o Anglię”.

EXPRESS WIECZORNY

„Aż się wierzyć nie chce, że tak prymitywny film powstał pod kierunkiem tak doświadczonego twórcy jak Aleksander Ford”.

Po wydaniu w formie książeczki scenariusza „Historia jednego myśliwca” „Skrzydlata Polska” sygnalizowała banalną jego treść. Była jednak nadzieja, że reżyseria i aktorzy naprawią te braki...

NEWS CHRONICLE

Pech lubi chodzić parami! Po zaiste fatalnych recenzjach filmu o lotnikach polskich na Zachodzie „Historia jednego myśliwca”, tak oto ocenia angielskie pismo film „The battle of the V-1” (treść jego stanowi wykrycie przez polski ruch podziemny tajemnicy latających bomb atakujących Londyn i południową Anglię):

„Rola, jaką odegrał polski ruch oporu w zwalczaniu ataku Hitlera na Londyn przy pomocy tajnej broni, nadawała się doskonale na film dokumentalny. Nikt z nas, którzy przeżyliśmy naloty latających bomb, nie wiedział jak wiele zawdzięczamy tak drogo okupionym informacjom dostarczonym przez polskich robotników przymusowych. Pomimo jednak autentyczności, film jest nieprzekonywający i nie potrafi trzymać widza w napięciu”.

Warto dodać, że w tym angielskim filmie gra czwórka aktorów polskich.

HM-320 „POU-DU-CIEL" ● FRANCJA

JEDNA z najnowszych wersji rozwojowych budowanej od 1934 r. „pchły nieba", konstrukcji Francuza Henri Mignet'a. Od tego czasu zbudowano na świecie 200—300 maszyn, z czego połowa latała. Obecnie we Francji lata oficjalnie 6 „pcheł", w tym jedna HM-320. Od 1937 r. nieznane są wypadki śmiertelne na tym typie samolotu.

Już po wojnie H. Mignet opracował około 20 nowych prototypów 1—4-miejscowych z silnikami od 35 do 260 KM. Były one i są budowane oraz dopuszczane oficjalnie do lotu w różnych krajach. Ich szersze rozpowszechnienie jest jednak ograniczone zupełnie odmienną techniką pilotażu, tak że pilot musi przejść potem nowy kurs szkolenia jeśli chce latać na innych, nawet najprostszych maszynach. Z drugiej strony „Pchły" są jedynymi samolotami amatorskimi, które nie wchodzą w korkociąg i nie boją się przeciągnięcia; są łatwe i tanie w budowie oraz bardzo małe.

HM-320 jest jednomiejscowym samolotem amatorskim konstrukcji drewnianej, oblatanym w kwietniu 1957 r.

Powierzchnie nośne (profil NACA 23012) w układzie tandem pracujące jako jeden płat ze szczeliną, która może być regulowana w locie. Zmiana kąta nastawienia przednich skrzydeł daje efekt steru wysokości. Samolot nie ma lotek — zastępuje je wyginanie sprężystych końców skrzydeł oraz wielki ster kierunku.

Silnik samochodowy Porsche (25 KM), śmigło stałe, dwułopatowe, drewniane. Zbiornik paliwa (30 l) w kadłubie. Podwozie dwukołowe z kółkiem ogonowym zwrotnym.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

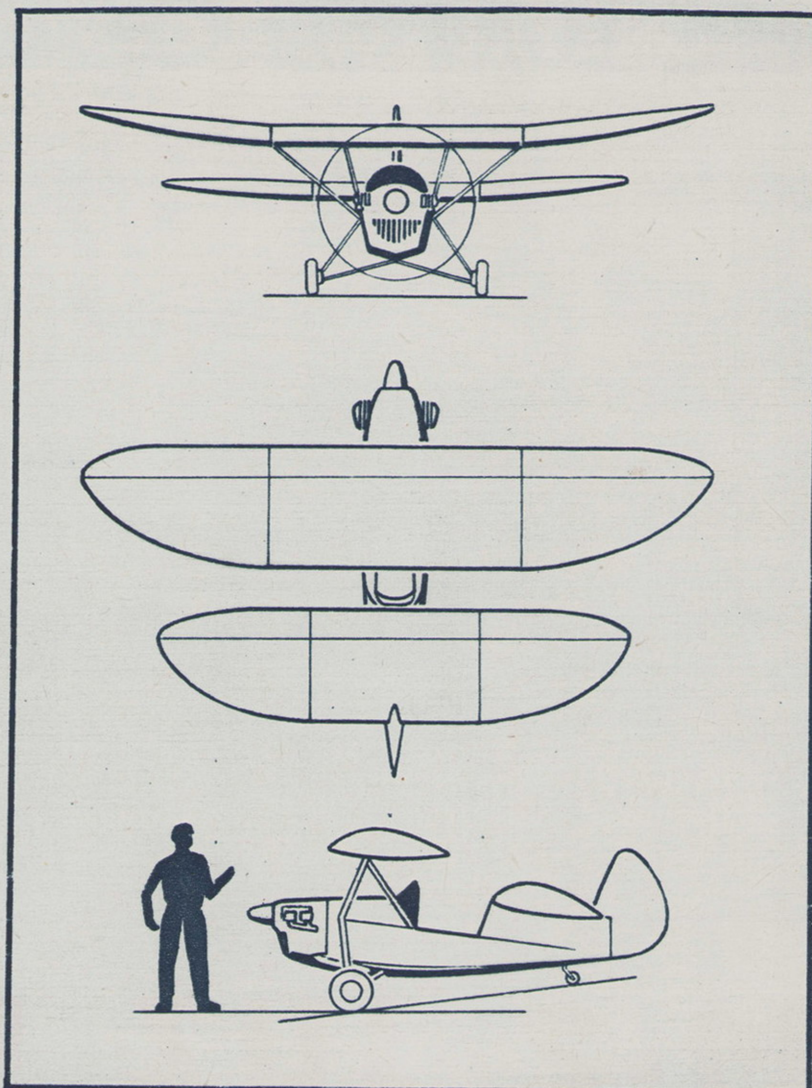
Rozpiętość	—	7,00 m
Długość	—	3,80 m
Wysokość	—	1,70 m
Pow. nośna	—	10,00 m²

Ciężary:

Ciężar własny	—	110 kG
Ciężar w locie	—	200 kG

Osiągi:

Prędkość przelot.	—	125 km/h
Prędkość min.	—	35 km/h
Prędkość wznosz.	—	3 m/sek
Rozbieg	—	60 m
Dobieg	—	30 m
Czas trwania lotu	—	4,5 h



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

„LITTLE TOOT" ● USA

SAMOLOT amatorski dopuszczony do pełnej akrobacji, a więc wybiegający daleko poza przeciętność. Konstruktorem samolotu jest George Meyer, który zdobył na nim jesienią ubiegłego roku — jedną pierwszą i dwie drugie nagrody na zlocie maszyn amatorskich w Milwaukee za rozwiązanie konstrukcyjne, jakość wykonania i przelot 2 100 km. Czas budowy samolotu wyniósł 6 lat pracy, poza normalnymi zajęciami zawodowymi. Pierwszy start odbył się w lutym 1957 r. i wykazał doskonałe własności lotne i pilotażowe maszyny.

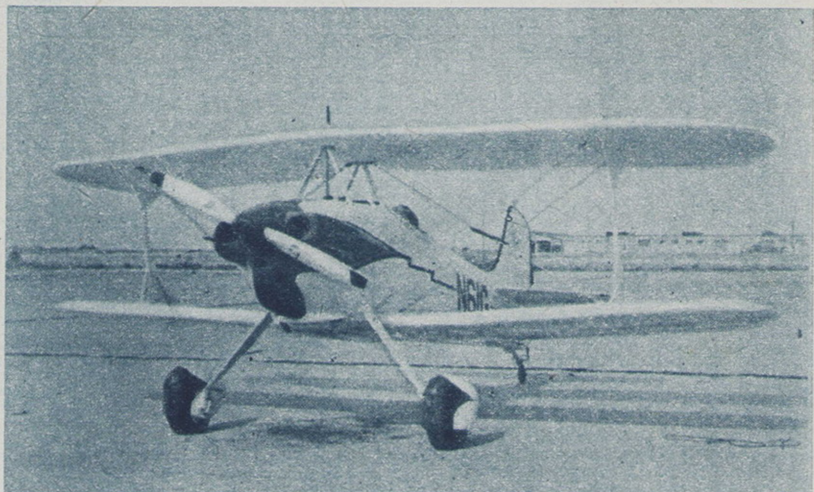
Jest to jednomiejscowy dwupłatowiec konstrukcji mieszanej przeznaczony do budowy amatorskiej, a więc prosty i tani.

Górny płat o skosie 8°. Wznios dolnego płata 3°. Płat jednodźwigarowy z kesonem sklejkowym — całość kryta płótnem. Lotki tylko na dolnych skrzydłach.

Kadłub całkowicie metalowy; w części przedniej z rur spawanych krytych blachą, w tylnej — skorupowy. Usterzenie całkowicie metalowe.

Podwozie wolnonośne osłonięte owiewkami ze stalowymi goleniami sprężystymi typu Cessna. Kółko ogonowe — sterowane. Kabina otwarta.

Silnik 4-cylindrowy chłodzony powietrzem Continental C-90 o mocy 90 KM oraz stałe, metalowe śmigło dwułopatowe; mogą być zabudowane różne silniki o mocy 90 do 150 KM. Komplet rysunków warsztatowych kosztuje 50 dol. Współczynnik obciążenia łamiącego 10.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

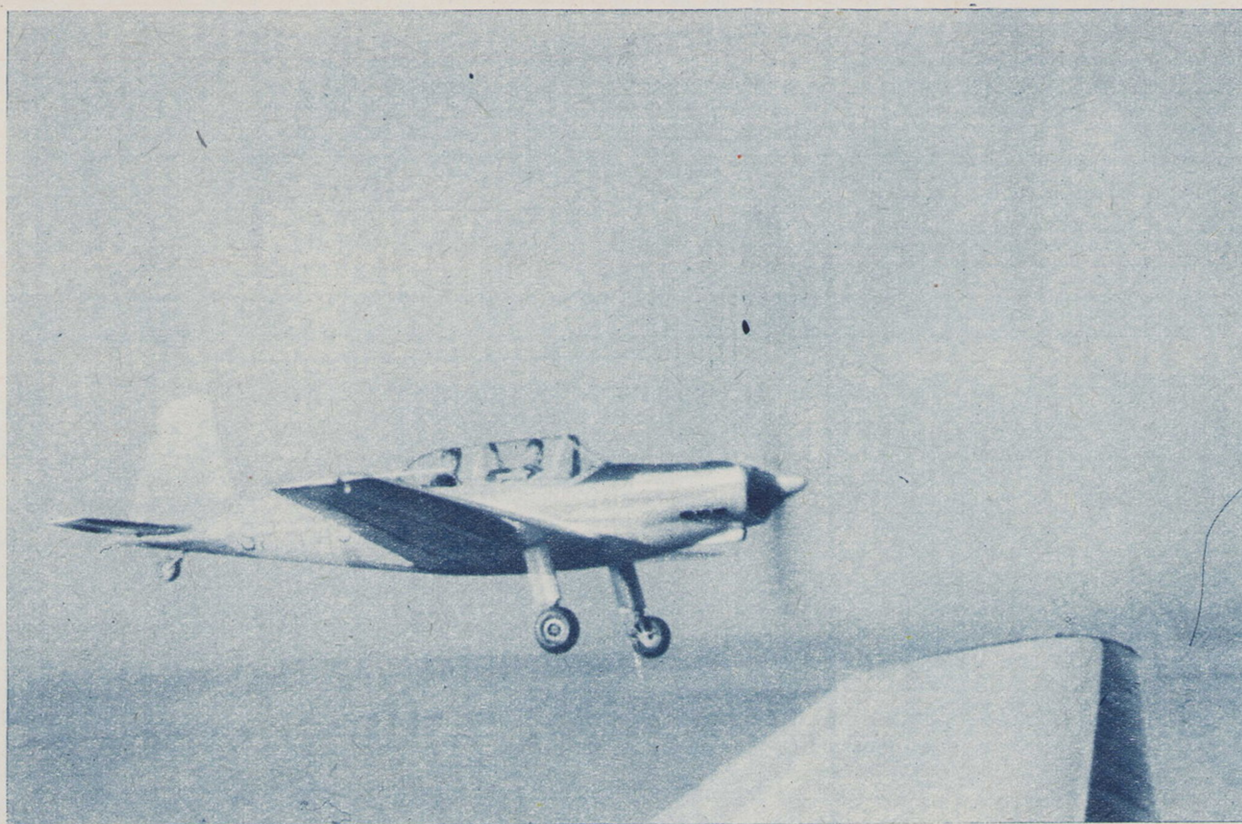
Rozpiętość	—	5,80 m
Długość	—	5,03 m
Pow. nośna	—	11,43 m²

Ciężary:

Brak danych

Osiągi:

Prędkość max.	—	204 km/h
Prędkość przelot.	—	177 km/h
Prędkość min.	—	88 km/h
Prędkość wznosz.	—	4 m/sek
Rozbieg	—	61 m
Dobieg	—	70 m



Samolot szkolno-treningowy M-2 w jednym ze swych pierwszych lotów.

M-2 JUŻ LATA

Mgr inż. TADEUSZ KOSTIA

Ośrodek Konstrukcji Lotniczych WSK — Mielec

WYTWÓRNIA Sprzętu Komunikacyjnego przeżywała niedawno wiele momentów emocji i radości związanych z faktem oblatania nowego polskiego prototypu samolotu szkolno-treningowego, dwumiejscowego M-2, skonstruowanego przez zespół jej młodych konstruktorów lotniczych w osobach inż. inż.: Stanisław Jachyra, Piotr Biegocki, Marian Chybicki, Tadeusz Stępczyk, Janusz Olenderek, Telesfor Myszka, Edward Nowicki i Kazimierz Kita, konsultowany przez profesora Teissere'a.

O prototypie M-2 można powiedzieć, że lata dobrze, jest przyjemny w pilotażu, stateczny i sterowny oraz odznacza się dużą prędkością lotu poziomego i wznoszenia. Przyjemna jego sylwetka nawiązuje wysokimi walorami wykonania technologicznego do dobrze notowanych w świecie samolotów konstrukcji polskiej spod znaku PZL, znanego zarówno z osiągnięć technicznych jak i dobrych tradycji lotniczych.

Prototyp samolotu M-2 stanowi udany pierwszy start utworzonego niedawno Ośrodka Konstrukcji Lotniczych. M-2 jest niewątpliwie nie tylko ciekawym krajowym osiągnięciem technicznym ale również samolotem, który produkowany seryjnie mógłby w naszych aeroklubach i szkołach lotniczych przyczynić się do poważnego uzupełnienia i unowocześnienia sprzętu lotniczego, a przez to i do podwyższenia poziomu wyszkolenia pilotów.

Narodzinom prototypu towarzyszyły różne kłopoty i trudności, przede wszystkim związane z nieterminowym dostarczeniem z zagranicy silników, kół itp.

Bogate wyposażenia kabiny M-2 pozwala na prowadzenie nauki pilotażu podstawowego i wyższego, zarówno indywidualnego jak i zespołowego. M-2 może być używany z załogą jedno lub dwuosobową, co nie wpływa na wyważenie, ponieważ pasażer umieszczony jest w przedniej kabinie w okolicy środka ciężkości.

Samolot M-2 dostosowany jest do lotów dziennych i nocnych oraz w trudnych warunkach meteorologicznych, przez co umożliwia wykonywanie przeróżnych zadań w ramach szerokiego wachlarza zagadnień treningu lotniczego. Z tych względów posiada on między innymi komplet przyrządów do pilotażu bez widoczności, aparaturę radiową, telefon pokładowy i oświetlenie ultrafioletowe, światła pozycyjne oraz reflektor i aparaturę tlenową, dzięki czemu nie ustępuje odpowiednikom zagranicznym w tej klasie.

Płat wolnonośny konstrukcji skorupowej o obrysie trapezowym i profilach NACA 23012—15, posiada dwa dźwigary główne oraz szereg wzdłużnych elementów usztywniających pokrycie. Charakteryzuje się małą ilością żeber, lekką, sztywną konstrukcją i dobrym utrzymaniem kształtu profilu oraz wysoką jakością powierzchni pokrycia. Zastosowano w nim lotki typu „Friese" oraz klapy krokodylowe, napędzane elektrycznie, które służą do ułatwienia startu i lądowania. Do przedniego kesonu zamocowane jest wolnonośne, jednogolenowe stałe podwozie dwukołowe, wyposażone w amortyzator olejowo-powietrzny o dużym skoku oraz balonowe koła z hamulcem hydraulicznym.

W skrzydłach znajdują pomieszczenie dwa główne zbiorniki paliwa, których instalacja dostosowana jest do wykonywania pełnej akrobacji.

Kadłub konstrukcji skorupowej odznacza się małą ilością wręg i podłużnic, szczególnie w części tylnej. Wyposażony jest on w klasyczne usterzenie wysokości i kierunku — posiadające skorupowe stateczniki oraz stery kryte płótnem. Ster wysokości wyposażony jest w klapki wyważające. W części dolnej tyłu kadłuba zainstalowano stałe koło ogonowe amortyzowane hydraulicznie, samonastawne, wyposażone w specjalną oponę tłumiącą drgania kierunkowe.

Układ podwozia zapewnia dużą zwrotnosć samolotu na ziemi w czasie kołowania i ułatwia hangarowanie oraz posiada specjalne przewody odgromowe do rozładowywania ładunków elektrycznych. Kabina wyposażona jest w osłonę odsuwaną do tyłu, odrzucaną w razie wypadku. Fotele przestawialne — ustawione w tandem — zapewniają wygodę załodze, do czego przyczynia się również możliwość regulacji pedałów. Przewidziano zastosowanie spadochronów siedzeniowych. W części przedniej kadłuba zabudowany jest stały wiatrochron, spełniający rolę zabezpieczenia załogi w razie kapotażu i do którego zamocowany jest maszt antenowy. Pod podłogą mieści się pomocniczy zbiornik paliwowy.

Kabina wentylowana przewietrznikami umieszczonymi na osłonie. Dzieli ją od silnika ściana przeciwogniowa. Silnik Praga „Doris" B o mocy 220 KM napędza drewniane śmigło dwułopatowe BJL5. Dla ułatwienia i zapewnienia bezpieczeństwa rozruch silnika odbywać się może z zewnątrz przy pomocy korby lub z kabiny przy użyciu rozrusznika elektrycznego. Silnik zabudowany jest na kadłubowej ramie kratowej przy użyciu „lordów" tłumiących drgania, a całość okryta jest osłoną posiadającą od przodu otwór wlotowy chwytu powietrza.

W przyszłości przewiduje się zastosowanie silnika krajowego WN-6 wyposażonego w śmigło przestawialne.

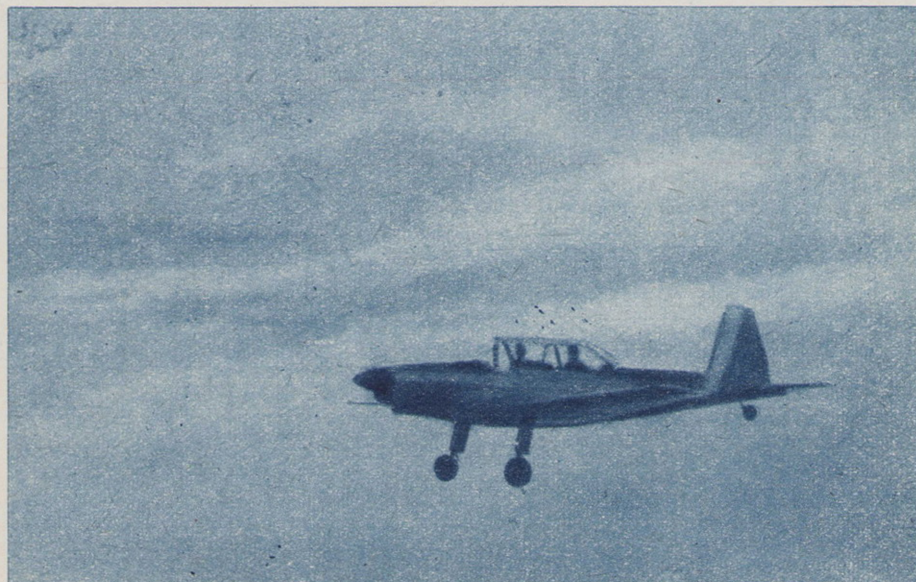
Prototyp samolotu przechodzi obecnie próby fabryczne oraz próby statyczne w Instytucie Lotnictwa, po czym odbędzie próbę państwową. Jednocześnie w budowie znajdują się dwa dalsze egzemplarze, w których uwzględnione zostaną ewentualne zmiany i modyfikacje wynikłe z pierwszych prób .

Ogólnie można powiedzieć, że w konstrukcji zastosowano obok blach i kształtowników szereg znormalizowanych elementów duralowych i stalowych jak również szereg odlewów elektronowych, przez co konstrukcja ta z punktu widzenia nowoczesności rozwiązań i metod technologicznych jest przykładem wysokich możliwości naszego przemysłu lotniczego i współpracujących z nim zakładów pomocniczych.

Zarówno architektura wnętrza kabiny jak i zgrabna sylwetka samolotu M-2 sprawiają, że podoba się on powszechnie, a jakość jego wykonania technologicznego jest wysoko oceniana przez specjalistów lotniczych spoza WSK.

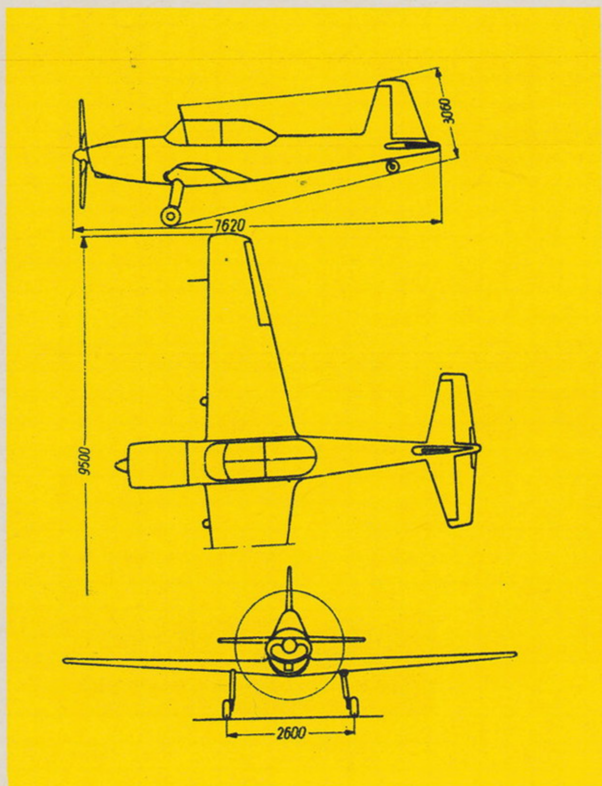
Załodze OKL — WSK, inżynierom, technikom i pracownikom warsztatów prototypowych można nie tylko pogratulować sukcesu ale i życzyć, by Wytwórnia zarówno w przypadku samolotów M-2 jak i dalszych nowych opracowań prototypowych doczekała się jak najprędzej rozpoczęcia seryjnej produkcji.

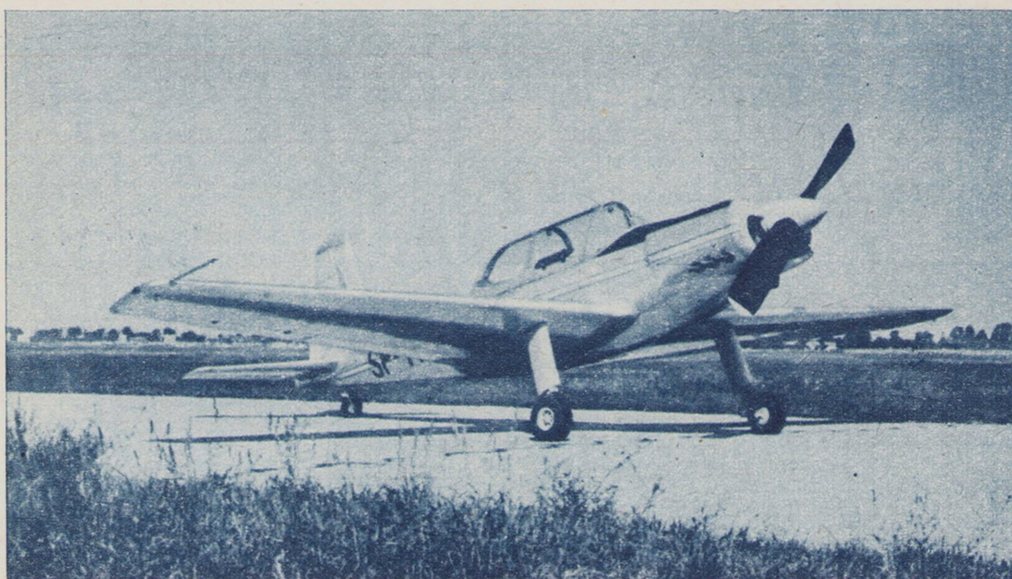
M-2 w blaskach zachodzącego słońca. Za sterem: pilot-oblatywacz Tadeusz Gołębiewski.



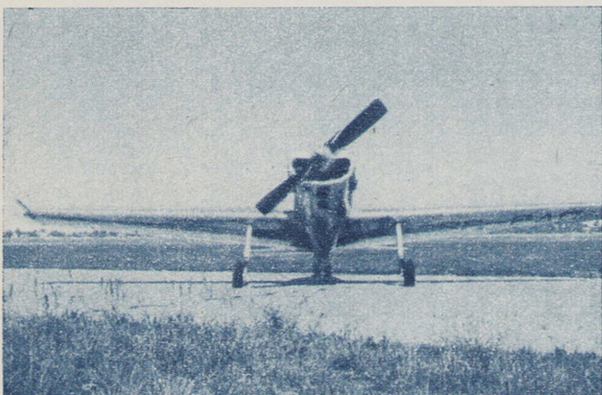
DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	—	9,5 m
Długość	—	7,62 m
Wysokość	—	3,02 m
Powierzchnia nośna	—	13,62 m²
Wydłużenie	—	6,62
Ciężary:		
Ciężar własny	—	787 kG
Ciężar w locie	—	1 067 kG
Obciążenie powierzchni	—	78,5 kG/m²
Obciążenie mocy	—	4,83 kG/KM
Osiągi:		
Prędkość max. w locie poziomym	—	282 km/h
Prędkość max. w locie nurkowym	—	436 km/h
Prędkość przelotowa	—	240 km/h
Prędkość lądowania	—	91 km/h
Prędkość wznoszenia	—	7 m/sek
Pułap praktyczny	—	5 600 m
Zasięg	—	685 km
Czas wznoszenia na 1 000 m	—	2 min 50 sek
Czas wznoszenia na 2 000 m	—	6 min 20 sek
Czas wznoszenia na 5 600 m	—	40 min
Długość startu	—	158 m
Długość lądowania	—	219 m
Czas trwania lotu	—	2,8 h
Współczynniki przeciążeń	—	(+6, —3)





Nie ulega wątpliwości, że M-2 pod względem wytworności linii i wykończenia zewnętrznego jest najpiękniejszym samolotem sportowym zbudowanym w Polsce po wojnie.





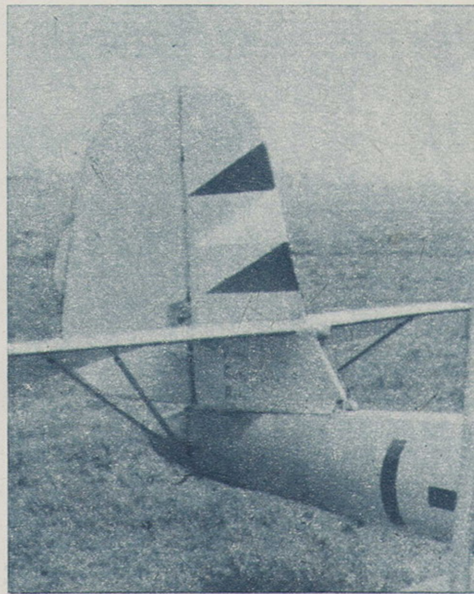
Wyżej: Samolot M-2 widziany z przodu. Poniżej: Nasz najnowszy samolot wzbudza niemałe zainteresowanie wszędzie gdzie tylko się pojawi.

Zdjęcia: J. MISIACZEK (3)
T. MYSZKA (3)

MOSTRA INTERNAZIONALE AERONAUTICA

Korespondencja własna z Włoch

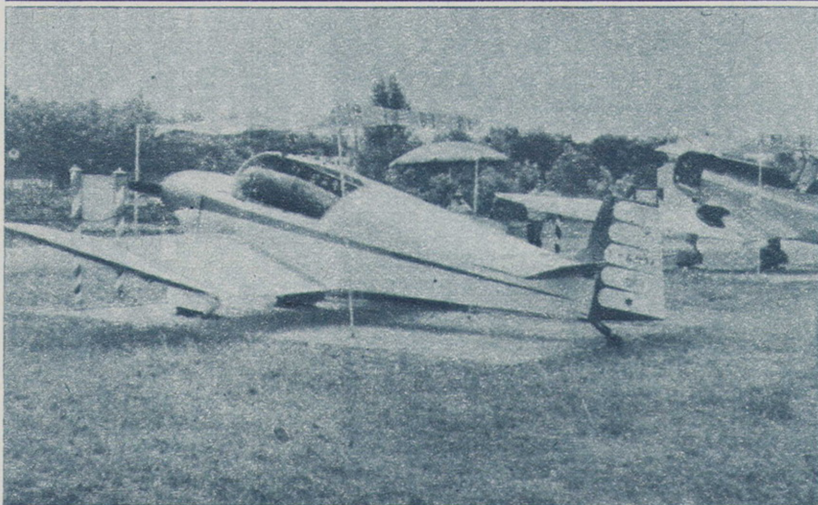
Mgr inż. RYSZARD ORŁOWSKI



Usterzenie „Aeroscootera", wykonane z rur stalowych pokrytych płótnem. Okucia łączące statecznik z kadłubem — na zewnątrz.



Jednomiejscowy samolot Stark „Turbulent D" (NRF).



Samolot dwumiejscowy Jodel D-117 (Francja).

POD taką nazwą w dniach 16—20 lipca 1958 r. odbyła się wystawa lotnicza w Wenecji na lotnisku Lido. Celem tej ciekawej imprezy było pokazanie społeczeństwu włoskiemu najnowszych konstrukcji lotniczych europejskich i amerykańskich oraz ułatwienie konstrukcji lotniczych europejskich i amerykańskich oraz ułatwienie kontaktów handlowych. Myślę, że nie przypadkowy jest wybór miejsca i czasu trwania wystawy. W tym właśnie okresie w Wenecji przebywa dużo osób, które mogą się stać nabywcami samolotów. Wystawione samoloty można wyraźnie podzielić na dwie grupy: samoloty z silnikami o mocy 150 do 300 KM — luksusowe, przeważnie czteromiejscowe — stanowiące pod względem konstrukcyjnym i użytkowym całkiem wykrystalizowany typ taksówki oraz tanie samoloty sportowe z silnikami o mocy poniżej 90 KM. Pierwsza grupa to przede wszystkim samoloty amerykańskie, druga — europejskie.

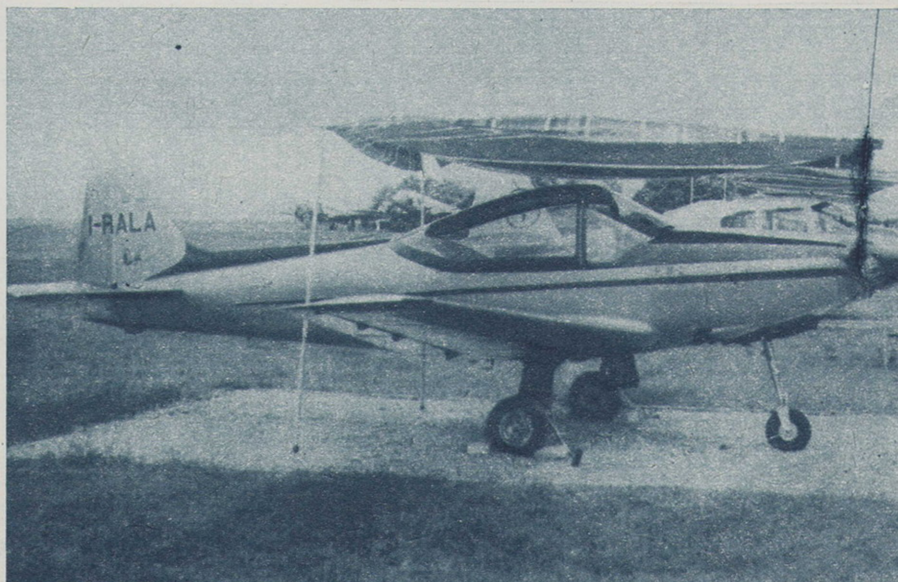
Samoloty z silnikami o mocy 150 — 300 KM

Wystawione były m. in.: Cessna „Skylane", Piper „Comanche", Piper „Apache", Aero „Comander", Cessna 175, Fachiro (Włochy) i inne. Samoloty te budowane są zdecydowanie z metalu. Konstrukcja skorupowa i półskorupowa. Powierzchnie blach lakierowane estetycznie — przeważnie dwukolorowo. Nity wszędzie kryte. Śmigła przestawialne. Podwozia na ogół trójkołowe z kołem przednim, prawie zawsze wciągane. Kabiny tych samolotów luksusowo wykończone. Tapicerka bardzo estetyczna, przy czym stosuje się dużo plastyków. Kabiny są świetnie izolowane dźwiękowo. W układach sterownic do głosu doszedł wolant o pięknym wykonaniu chwytów z mas plastycznych. Tablice przyrządów bogato wyposażone, obowiązuje radio (kilkadziesiąt kanałów). Samoloty te — budowane w USA — nie znajdują szerszego zbytu w Europie, mimo doskonale zorganizowanego serwisu silnikowego, ze względu na wysokie ceny zakupu i użytkowania. Samoloty te kosztują od 20 000 do 70 000 dolarów.

Warunkami popytu na samoloty są: jego cena i możliwości zakupu części zamiennych, przede wszystkim do silników. W dyskusjach zgadzano się, że cena nie powinna przekraczać 6 000 dolarów za samolot dwumiejscowy — 90 KM. Do tego dążą firmy niemieckie i włoskie. Wydaje się, że pod względem silnikowym Europa zachodnia jest opanowana przez amerykańskie Continental i Lycoming. Firmy te posiadają dobrze zorganizowane stacje obsługi, dość gęsto rozsiane w Niemczech, Francji i Włoszech.



Dwusilnikowy samolot dyspozycyjny Aero „Comander" (USA).



Dwumiejscowy samolot turystyczny F-8 „Falco" (Włochy).

DANE TECHNICZNE SAMOLOTÓW SPORTOWYCH I DYSPOZYCYJNYCH

Typ	Zakłady	Kraj	Ilość miejsc	Rozpiętość m	Długość m	Powierzchnia nośna m²	Ciężar własny kG	Ciężar użyteczny kG	Silnik KM	Prędkość km/h				Cena w dolarach
										max.	min.	lądow.	przelot.	
M-20	Mooney	USA	4	10,67	7,07	15,8	642	470	Lycoming 0-320 150 KM	275	92	100	265	13 750
Piper „Apache" PA-23 „160"	Jonos	USA	5	11,28	8,26	18,95	1 011	712	Lycoming 0-320-B 2 × 160 KM	295		95	275	40 755
Piper „Comanche"	Jonos	USA	4	10,973	7,528	16,535	699	461	Lycoming 0-360 AJA 180 KM	269	95	105	241	10 570
Cessna „Skylane"	Cessna	USA	4	10,97	7,98	16,26	708		Continental 230 KM	270	100	110	254	22 300
Cessna-175	Cessna	USA	4	10,97	7,62	16,00	596	480	Continental 60-300 A 175 KM	237	90	92	224	15 200
Cessna-195	Cessna	USA	2	11,08	8,25	18,08	920	600	Jacobs 300 KM	305	85	95	270	25 000
Fachiro P-57	Parten-avia	Włochy	4	9,138	6,675	13,4	520	430	Lycoming 0-340 170 KM	235	80	90	210	9 500
Falco F8	Avia-milano	Włochy	2	8,00	6,50	10,0	515	265	Lycoming 0-320 150 KM	345	85	85	290	10 900
Jodel D-117	SAN	Francja	2	8,22	5,20	12,7	345	188	Continental C-90-14F 90 KM	207	50	60	195	6 200
Jodel D-11	H. Zuerl	NRF	2	8,20	6,35	12,7	380	270	Continental C-90-12 90 KM	225	60	70	200	6 200
RW 3	Rhein	NRF	2	15,4	7,4	18,0		300	Porsche 65 KM	210	70	70	180	7 700
„Sperling" SF-23	Scheibe	NRF	2	9,90	6,2	12,16	420	240	Continental C 90-12 F	200	75	80	175	6 000
„Turbulent" D	W. Stark	NRF	1	7,15	5,33	8,50	205	110	Stark-Stamo 1400 50 KM	175	45	65	150	3 400
„Aeroscooter"	Mario De Bernardi	Włochy	2	9,50	5,5	10,0	270	200	Praga D 72 KM	200	60	60	185	4 800

Samoloty z silnikami o mocy 90 KM

Właściwie nie było tu samolotu, który by stanowił wykrystalizowany i dojrzały typ spełniający postulaty „europejskiego" samolotu sportowego. Większość wystawionych samolotów tej klasy to prototypy lub egzemplarze serii informacyjnych. Myślę, że można powiedzieć, iż rynek europejski wciąż czeka na samoloty tej klasy. Rozwiązania idą w kierunku maszyny dwumiejscowej, z miejscami obok siebie, o dobrej widoczności, prawidłowym pilotażu, z silnikiem 90 KM. Warunek ceny (jeszcze nie osiągnięty) kładzie wyraźnie piętno na tych samolotach. Konstruktorzy robią wszystko aby obniżyć koszty. Uproszczenia konstrukcyjne są bardzo daleko posunięte. Widać tu cechy wspólne i na ogół buduje się:

Skrzydła: jednodźwigowe z kesonem pracującym — wykonane w drewnie. Część poza kesonem przeważnie kryta płótnem. Lotki bardzo lekkiej budowy — opłótnione. Rzadko są stosowane klapy wyporowe.

Kadłuby: kratowe z rur, opłótnione. Płótno kładzione na rury bezpośrednio bez wręg profilujących. Drugi typ to krata z przodu kryta blachą i do tego segmentu doczepiona skorupa z blachy.

Podwozia: konstrukcji bardzo uproszczonej, z rur stalowych, z amortyzacją gumową. Dla podwozi z kołem przednim — golenie i widelec jednakowe. Koła hamowane przeważnie mechanicznie. Ciekawostka — pedały hamulców nie zawsze sprzężone z pedałami sterownicy.

Usterzenie: na ogół płaskie z rur stalowych, obciągnięte płótnem.

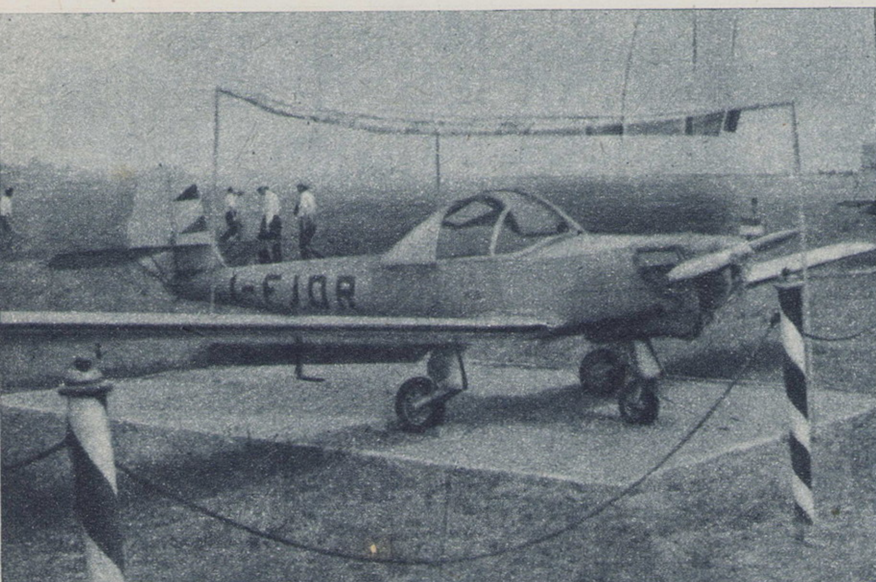
Wyposażenie kabin: przeważnie tylko niezbędne przyrządy pilotażowe, bez radia. Tapicerka bardzo skromna. Napędy prowadzone centralnie w tunelu dzielącym kabinę na wysokości siedzeń foteli. Czasami tunel ten bywa wybudowany w górę aż do połączenia się z tablicą przyrządów. Otrzymana w ten sposób ścianka służy jako zamocowanie napędów dodatkowych.

W tych samolotach śmigła są stałe, dwułopatowe, wykonane z drewna.

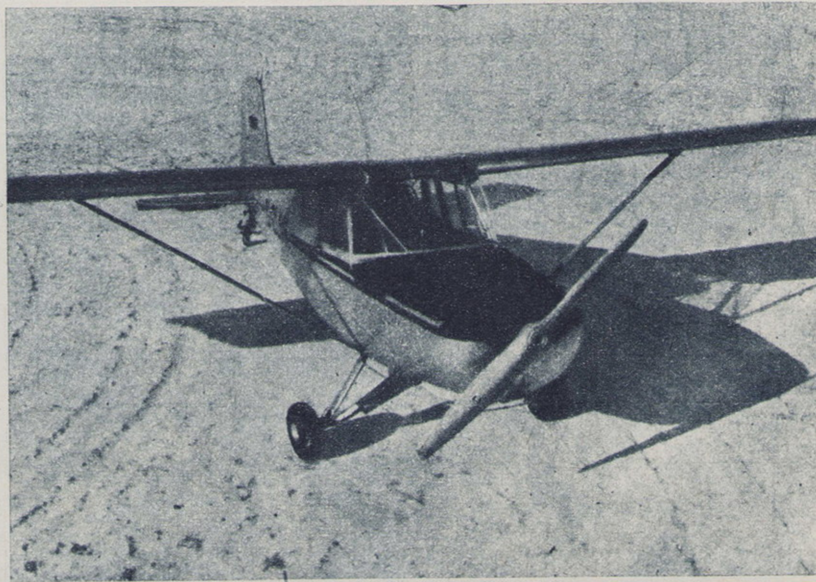
Jednym z typowych przedstawicieli jest mały samolot „Aeroscooter", przedstawiony prywatnie przez konstruktora Mario de Bernardi. Samolocik z silnikiem 72 KM (Praga D) zabiera dwie osoby i lata z prędkością 185 km/h. Prototyp nie znalazł jeszcze wytwórcy. Płat jest wykonany z drewna jako konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem pracującym, tył pokryty płótnem. Wydłużenie skrzydeł wynosi 9. Przód kadłuba wykonany z kratownicy stalowej, spawanej, pokrytej cienką blachą; tył kadłuba stanowi rura stożkowa z blachy duralowej. Samolot posiada klapy skrzydłowe, które zmniejszają prędkość lądowania do 60 km/h. Ciężary i osiągi samolotu podano w tablicy.

Drugim prostym samolotem był SF-23 „Sperling". Wytwórca — Scheibe Flugzeugbau w Dachau — położył wielki nacisk na prostotę konstrukcji. SF-23 jest górnopłatem zastrzałowym ze skrzydłami jednodźwigarowymi i kesonem pracującym. Skrzydła są wykonane w drewnie. Lotki odciążone aerodynamicznie i wyważone masowo. Kadłub wykonany z rur stalowych (spawana kratownica), kryty płótnem. Usterzenie z ram (rurki stalowe) krytych płótnem i wspartych zastrzałami. Kółko tylne podwieszone na stalowym resorze. Podwozie z amortyzacją gumową. Koła posiadają hamulce mechaniczne uruchamiane pedałami — niesprzężonymi ze sterownicą. Obszerna kabina wyposażona w duże drzwi z obu stron. Tablica przyrządów bardzo skromna. Dwuster, z tym że drążki sterowe są wykonane z jednej wygiętej rury zamocowanej przegubowo w środku kabiny. Kabina bez tapicerki. Napędy i rury nośne są widoczne w kabinie. Samolot z silnikiem 90 KM holuje podobno szybowce o ciężarze do 500 kG z prędkością wznoszenia zespołu około 1,5 m/sek (!?).

Zdjęcia autora (6)



Dwumiejscowy samolocik „Aeroscooter" (Włochy).



Dwumiejscowy samolot sportowy SF-23 „Sperling" (NRF).



Laszló Ördögh przygotowuje do startu swojego „Pelikana".

O WĘGIERSKICH MODELACH NA UWIĘZI

inż. WIESŁAW SCHIER

CHCIAŁBYM podać kilka spostrzeżeń i refleksji jakie nasunęły mi się kiedy oglądałem węgierskie mistrzostwa w akrobacji i wyścigu zespołowym. Zawody te odbywały się w czasie naszego pobytu na Węgrzech i korzystając z wolnego czasu mogłem się im przyjrzeć dość dokładnie oraz wykonać kilka zdjęć.

Zacznijmy od akrobacji. Już sama ilość startujących modeli była zaskakująca. Na dwóch kręgach od rana do późnych godzin popołudniowych uwijają się modelarze ze swymi modelami. Obserwatora z Polski zadziwia poziom wykonywanych ewolucji — ósemki w pionie, pod pułapem i całe wiązanki figur precyzyjnie wykonanych widzi się w wykonaniu coraz to innego zawodnika. Mimo woli nasuwa mi się porównanie z naszymi zawodami...

Modele są duże, jak na nasze pojęcia bardzo duże, o rozpiętości rzędu 1 400 — 1 500 mm. Układ jednopłatowy, skrzydła przeważnie eliptyczne zaopatrzone w niewielkie klapy, usterzenie poziome typu „samolotowego" o niedużej powierzchni. Silniki przeważnie o pojemności 5 cm³ lub więcej.

Węgrzy uważają, nie bez racji zresztą, że dobry model akrobacyjny musi mieć silnik co najmniej 5-centymetrowy. Wtedy model jest duży, dostatecznie ciężki, z łatwością ciągnie długie linki i nie staje się igraszką wiatru. Akrobacja w wykonaniu takiego modelu jest efektowna i nieprzypadkowa.

Węgrzy mają dużo dobrych silników. W większości są to silniki zagraniczne z zapłonem żarowym, takie jak: „Dooling", „Fox", „McCoy", „Os-Max" itp.

A oto wyniki: zwycięzca Egervary ma 930 pkt(!), a drugi Ördögh — 914! Ci dwaj zawodnicy od lat już przodują wśród węgierskich akrobatów — w latach 1956 i 57 Ördögh był pierwszy, a Egervary drugi, w tym roku kolejność się zmieniła. Dużo moglibyśmy się nauczyć w tej dziedzinie od Węgrów — nie chcę się zbyt długo nad tym rozwodzić — niech resztę powiedzą fotografie.

Zawody „team-racer'ów" oglądałem bardziej pobieżnie i widziałem tylko ich fragment. Duże wrażenie wywarła na mnie sprawność zawodników i modeli. Zeszłoroczny mistrz Węgier Azer i jego mechanik dokonywali cudów zręczności: jedno szarpnięcie palcem i już silnik pracuje na pełnych obrotach — mechanik nic nie reguluje, nic nie poprawia, zdawać się może, że silnik jeszcze nie „zaskoczył" całkowicie, a już model zostaje dosłownie wyrzucony na bieżnię. Gdy silnik gaśnie, mechanik już jest na właściwym miejscu, już czai się i łapie... model w powietrzu. I znów jeden moment — paliwo, obrót śmigłem — start. Wyglądało to bardzo efektownie.

Nie mam tutaj możliwości porównań. U nas przecież team-racing nie istnieje. Uwagi swoje dedykuję więc naszym szybkościowcom: węgierskie team-racery, z kabiną i z podwoziem, latają z prędkością rzędu 140 km/h!

Modele są bardzo mocne, całkowicie skorupowej konstrukcji. Skrzydła i stateczniki pełne, z balsy, o cienkich profilach. Silniki zgodnie z regulaminem pracowicie oprofilowane. Golenie podwozia z blachy duralowej i bardzo mikroskopijne kółka. Wykonanie całości bardzo porządne. Silniki tylko samozapłonowe, przeważnie typu Oliver-Tiger, odznaczające się wielką w porównaniu do innych oszczędnością zużycia paliwa (są one produkowane na Węgrzech).

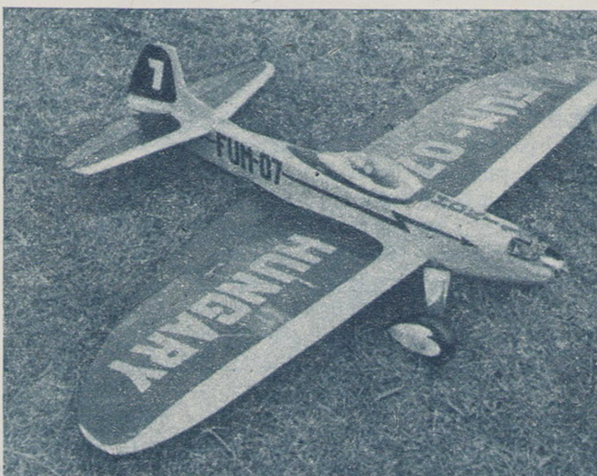
Faworyci tej konkurencji to Azer, Ördögh i Beck. Podkreślić trzeba, że zawody odbywały się w bardzo kiepskich warunkach meteorologicznych (deszcz i silny wiatr), a mimo to nie przeszkadzało im to zbytnio.

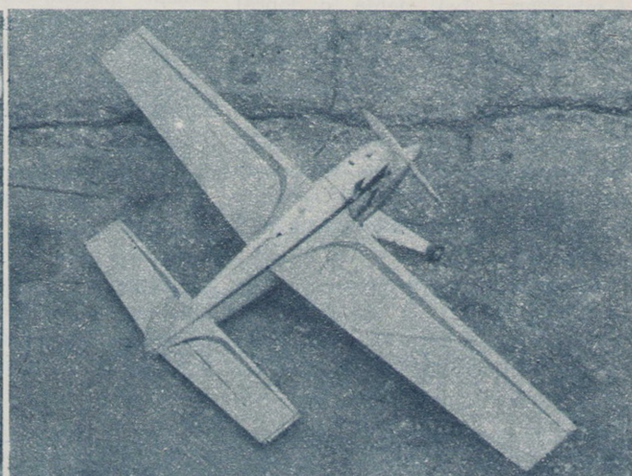
Jakie z tego mogą być wnioski dla nas? Zapewne niezbyt wesołe. Jednak, aby nie poprzestać tylko na samych wnioskach, należałoby zastanowić się co zrobić, żeby podnieść poziom naszej akrobacji i ruszyć wreszcie z miejsca sprawę team-racingu, skoro na całym świecie rozgrywa się tego rodzaju imprezy, a nawet mistrzostwa świata.

A może zaprosić kilku kolegów z Węgier na nasze mistrzostwa lub na pokazy, tak jak to zrobiono w ZSRR? Trzeba wreszcie postarać się o właściwe silniki do modeli akrobacyjnych. Zresztą same silniki o zapłonie żarowym sprawy nie rozwiążą, dopóki składnice nie będą dysponowały wszystkimi składnikami do paliw, a szczególnie nitrometanem, który jest u nas niedostępny, a ponadto fantastycznie drogi (900 zł. kG).

Ostatniego problemu — kto nad tym powinien się zastanawiać — niestety już nie potrafię rozwiązać.

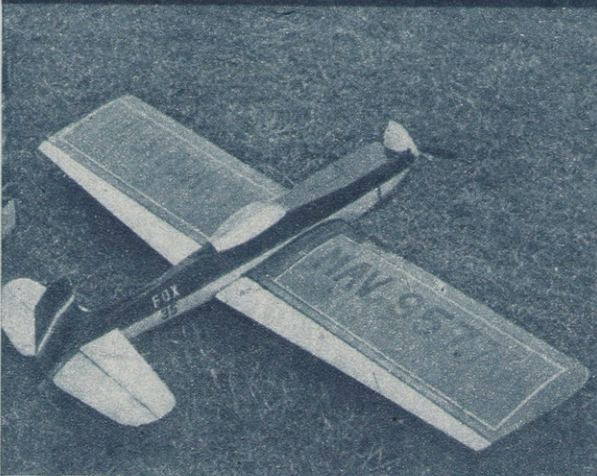
Myślę, że warto by było, bo pomoc okazana niedawno modelarzom w postaci materiałów, silników i gumy już zaczyna procentować i dawać owoce. Przecież zarówno akrobacja jak i wyścig da się wykorzystać w sposób propagandowy, można z tego mieć nawet dochód i przeznaczyć go na prace i doświadczenia, na silniki, paliwo itp.

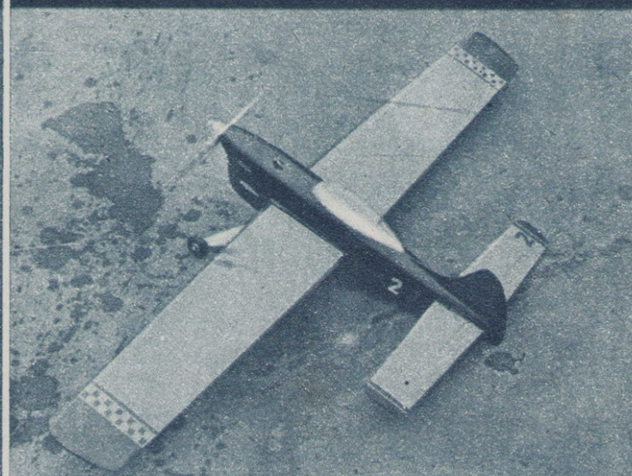




Wyżej: Model akrobacyjny Fischera. Skrzydła z klapami. Niżej: Jeden z modeli akrobacyjnych Egervarego o prostokątnych skrzydłach i dużych klapach.

Wyżej: Model wyścigowy konstrukcji znanego zawodnika R. Becka. Niżej: Model wyścigowy wykonany przez L. Ördögh'a z Budapesztu. Zdjęcia autora.





INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Rys. 1

K. Olszówka z Katowic dzieląc się z redakcją swymi uwagami na temat książki J. Świdzińskiego „Szybciej niż dźwięk" zauważył, że tak frapujące zagadnienie jak ujemny wznios skrzydeł samolotów szybkich zostało tam omówione niezwykle krótko. **Zwróciliśmy się zatem do inż. Świdzińskiego z prośbą o naświetlenie tego zagadnienia.**

Oto popularne wyjaśnienie sprawy ujemnych wzniosów.

Aby wyjaśnić powody stosowania ujemnych wzniosów, należy przede wszystkim zapoznać się z tzw. statecznością poprzeczną samolotu. Wyobraźmy sobie samolot lecący prostoliniowym lotem poziomym, który w pewnej chwili z jakichkolwiek przyczyn przechylił się np. na prawe skrzydło. Siła nośna, leżąca dotąd w płaszczyźnie symetrii samolotu, wychyla się w prawo i tym samym przestaje całkowicie równoważyć ciężar samolotu. Ze złożenia siły nośnej i ciężaru powstaje niczym nie zrównoważona, skierowana w bok siła, która sprawia, że samolot rozpoczyna ślizg w prawo (rys. 1). W wyniku tego kierunek napływu strug powietrza, dotąd równoległy do osi podłużnej samolotu, zmienia się na skośny. Ten skośny opływ powoduje powstanie nowego układu sił i momentów aerodynamicznych usiłujących m. in. obrócić samolot dookoła osi podłużnej. Jeżeli obrót ten przywraca samolotowi normalne położenie (poziome) to mówimy, że samolot jest stateczny poprzecznie. Bywa jednak, że przechył samolotu pogłębia się jeszcze pod działaniem skośnego opływu wywołanego ślizgiem. Samoloty, które tak się zachowują, są niestateczne poprzecznie.

Istnieje szereg sposobów ustateczniania samolotów poprzecznie. Najszerzej znanym sposobem jest stosowanie wzniosu skrzydeł. Gdy skrzydło z wzniosem umieścimy w opływie symetrycznym, zarówno kąty natarcia jak i siły nośne na lewym i prawym skrzydle są jednakowe. Inaczej dzieje się w czasie ślizgu, kiedy opływ jest skośny (niesymetryczny). Na skrzydle pochylonym, leżącym w kierunku ślizgu, efektywne kąty natarcia są większe niż na drugim skrzydle, a więc i siła nośna na pochylonym skrzydle jest większa (rys. 2). Moment powstały wskutek różnicy wielkości sił na obu skrzydłach wyprowadza samolot z przechyłu z powrotem do poprzedniego położenia. Jak widać wznios (dodatni) skrzydeł zapewnia samolotowi stateczność poprzeczną. Oczywiście, przy ujemnym wzniosie skrzydeł (końce skrzydeł opuszczone w dół) sytuacja jest odwrotna. W czasie ślizgu powstaje moment aerodynamiczny pogłębiający chwilowy przechył samolotu. Samolot z ujemnym wzniosem (prostych) skrzydeł jest niestateczny poprzecznie.

Zbadajmy teraz jak zachowa się w czasie ślizgu samolot o skośnych skrzydłach. Wskutek niesymetrycznego opływu składowa prędkości opływu prostopadła do osi skrzydła (Vn) jest na skrzydle zwróconym w kierunku ślizgu większa niż na drugim skrzydle (rys. 3). Ponieważ ta właśnie składowa prędkości ma decydujący wpływ na wielkość siły nośnej, więc też na skrzydle pochylonym w dół (zwróconnym w kierunku ślizgu) siła będzie większa niż na skrzydle przeciwległym. Moment wynikający z tej różnicy sił przywraca samolotowi położenie poziome. Jak z tego widać skos skrzydeł jest czynnikiem ustateczniającym poprzecznie.

Wiemy jednak, że skos skrzydeł stosuje się w zupełnie innym celu i stateczność poprzeczna jest tutaj raczej zjawiskiem ubocznym. Przy dużych skosach stosowanych w szybkich samolotach może nastąpić przestatecznienie poprzeczne samolotu, co obniża jego sterowość i

Dokończenie na str. 3

$\alpha_P > \alpha_L$
$P_{ZP} > P_{ZL}$

Rys. 2

$\psi < 0$

Rys. 3

$V_{NP} > V_{NL}$

Rys. 4

ROZWIĄZANIE
13. Mi-4, 14. Ju-87, 15. Welington, 16. Mosquito.

LITERÓWKA

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

W pionowe rządki prostokątna wpisać 23 wyrazy siedmioliterowe o podanym znaczeniu. Środkowy poziomy szereg oznaczony kropkami da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. współubieganie się o pierwszeństwo i nagrodę, 2. as polskiego lotnictwa myśliwskiego w drugiej wojnie światowej, 3. rodzaj chmury kłębiastej, 4. silnik zamieniający energię na ruch obrotowy, 5. pionowe prądy powietrza nagrzanego od gruntu, 6. powietrzny statek wodnolądowy 7. rodzaj pomostu, po którym chodzi się w samolocie, 8. polski skoczek spadochronowy, 9. miasto powiatowe w woj. lubelskim, 10. polski pilot szybowcowy, 11. belka nośna, 12. miejsce do parkowania pojazdów, 13. 1/2 część całości (zdrobniale), 14. kierunek prostopadły do linii symetrii statku powietrznego i do jego kursu, 15. port lotniczy w Jugosławii, oddalony od Warszawy — Okęcie o 1375 km, 16. akustyczny telefon pokładowy, 17. stosunek masy do objętości, 18. ojczyzna Bleriota, 19. otwór w czaszy spadochronu 20. uczony fizyk belgijski, dokonał pierwszych lotów do stratosfery, 21. inaczej forma, 22. inaczej brzeg, bok, kant, 23. najmniejsza wojskowa jednostka liniowa l otnictwie.

wg pomysłu Irminy Rozdziałowskiej — Wrocław

Rozwiązania należy nadsyłać tylko na kartach pocztowych do dnia 1 października br. Nagrody — 5 książek lotniczych.

Organ KML i harcerzy lotniczych. Wyd. „Skrzydlata Polska" 1958

Skrzydła MŁODYCH

KML

MIĘDZY NAMI

Zanim powiemy sobie czym może i powinno zajmować się koło lotnicze, chcę przypomnieć, że w ubiegłym roku szkolnym powstało 18 takich kół, założonych przez członków naszego klubu. Przez ponad dwa miesiące nie dawały one o sobie znaku życia. To jest zresztą zrozumiałe, bo członkowie kół też mają prawo do wakacji. Mam jednak nadzieję, że teraz, po rozpoczęciu roku szkolnego, wszyscy się jakoś pozbieramy i „zasypana" zostanę listami, z których dowiem się (nie tylko ja, ale i wszyscy czytelnicy), co też poszczególne koła robią.

Teraz kilka słów dla orientacji tych kół, które będą powstawały. Mówiliśmy w ubiegłym tygodniu, że obowiązkiem członka koła jest m. in. poznawanie lotnictwa. I od tego właściwie należy zacząć. A na poznanie lotnictwa jest sposobów wiele. Zacząć wypada od historii. Tu pomocą służą książki, np. „Na podbój nieba" w opracowaniu E. Banaszczyka (cena — 30 zł, można kupić o 15 proc. taniej, szczegóły — patrz w numerze 36). Poza tym jest szereg książek mówiących o dziejach i bohaterstwie polskich lotników w czasie II wojny światowej, np. „Czarne krzyże nad Polską" — S. Skalskiego, „Od Torunia do Londynu podróż z przeszkodami" — W. Kisielewskiego i wiele innych. Nie mówię tu o czytaniu „Skrzydlatej Polski", bo chyba każdy kaemelowiec jest jej prenumeratorem.

Samo czytanie da dużo, ale jeszcze więcej dają dyskusje nad przeczytanymi książkami lub ich fragmentami. Wtedy nie tylko utrwalamy sobie w pamięci to co przeczytaliśmy, ale także wyjaśniamy sprawy niezrozumiałe i w ten sposób uzupełniamy swoją wiedzę. Na tego rodzaju spotkania możemy zaprosić również kolegów spoza koła, a nawet z grona nauczycielskiego lub pilota z pobliskiego aeroklubu, który pomoże w rozstrzygnięciu jakichś zawiłych zagadnień.

Takie byłyby początku pracy koła — o dalszych za tydzień.

JASA

Harcerka na szybowisku... Tak było w czasie wakacji. Dziś wróciła do swych codziennych zajęć szkolnych — jako pilotka szybowcowa.

NIEPRAWDOPODOBNE ALE PRAWDZIWE

W listopadzie 1928 r. na lotnisku mokotowskim w Warszawie odbywały się loty nocne na samolotach typu Breguet XIX. Ani obsługa startowa ani personel latający nie miał żadnego doświadczenia w tego rodzaju ćwiczeniach powietrznych. Piloci wykonywali po 2—3 krótkie loty i zmieniali się na starcie. Właśnie przy takiej zmianie, gdy jeden z pilotów opuścił kabinę, stała się rzecz nieprzewidziana przepisami i regulaminami. Oto silnik zwiększył obroty i... samolot rozpoczął normalny start.

Obecni na lotnisku zamarli z przerażenia. W drugiej kabinie siedział bowiem obserwator ppor. Tymiński. Miał on co prawda trochę pojęcia o pilotażu (jedynie na szkolnym typie), ale nawet niewiadomo było czy zabrał ze sobą zapasowy drążek sterowy. Dodać też trzeba, że Breguet miał wyjątkowo niewygodną kabinę obserwatora, tak że pilotowanie z niej było trudne. Do tego dochodziła bardzo ciemna noc i lotnisko otoczone — jak wiadomo — wysokimi domami.

Nie będę denerwował czytelników dłużej. Po półgodzinnym „spacerze" nad Warszawą samolot jak najbardziej prawidłowo wylądował „na punkty". Tymiński oświadczył, że rozluźniona rączka gazowa pod wpływem wibracji silnika przesunęła się sama do tyłu. Ponieważ takie wypadki istotnie zachodziły, brawurowy obserwator został odznaczony za uratowanie samolotu i wysłany na kurs pilotażu.

J. K.

Chwileczkę, daj popatrzeć.

PRZECZYTAJ i POMYŚL

Właściwe wychowanie pilota nie powinno zaczynać i kończyć się na przykrościach ze strony przełożonych. Przeproszenie za wyrządzoną przykrość goi ranę, ale nie usuwa blizny.

*

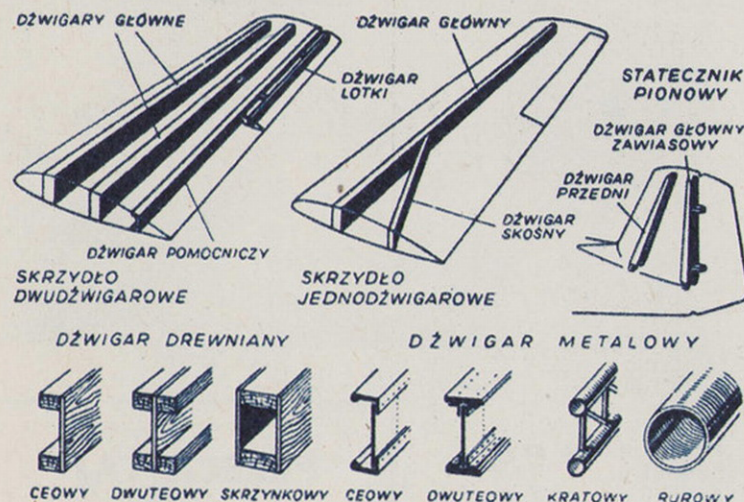
Młodzież odważna, zahartowana w pracy na ziemi i w powietrzu, zawsze potrafi wyprzedzić element przypadkowy, leniwy i nieśmiały. Każdy bowiem nieśmiały pilot ma tylko smutną odwagę znoszenia ciągłych niepowodzeń.

*

W ocenie ucznia instruktor lotniczy kieruje się zasadą, że mądrego nudzi jeżeli przeszkadzają mu myśleć, a głupiego — gdy zmuszają do myślenia.

MAŁA ENCYKLOPEDIA „SKRZYDEŁ"

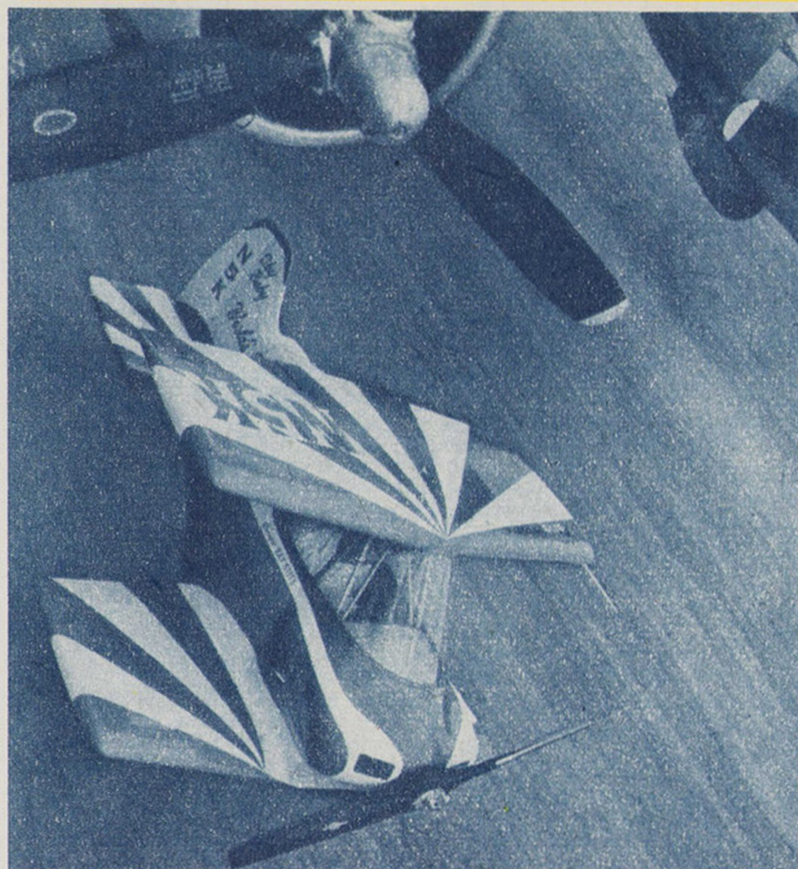
DŹWIGAR, belka nośna — element konstrukcyjny, przejmujący siły działające na skrzydło lub usterzenie samolotu. W skrzydle występuje zwykle jeden lub dwa dźwigary **g ł ó w n e** przejmujące obciążenie gnące. W konstrukcjach jednodźwigarowych dźwigar główny podparty jest zwykle dźwigarem **s k o ś n y m** usztywniającym skrzydło, na skręcenie. Na spływie skrzydła umieszcza się niekiedy dźwigar **p o m o c n i c z y** (inaczej zwany przeciwlotkowy), na którym zabudowane są okucia lotek lub klap i który przejmuje pochodzące od nich siły. W usterzeniu dźwigar główny gra zwykle rolę dźwigara **z a w i a s o w e g o** (tylny dźwigar w stateczniku lub przedni w sterze, lotce lub klapie). Głównymi elementami dźwigara są pasy, z których jeden pracuje podczas zginania dźwigara na rozciąganie, a drugi na ściskanie oraz jedna lub kilka ścianek pracujących na ściskanie. Ścianka może być zastąpiona płaską konstrukcją kratową. Dźwigary mogą być konstrukcji drewnianej lub metalowej.



UZUPEŁNIJ SWOJĄ KOLEKCJĘ ZDJĘĆ

NAJMNIEJSZY SAMOLOT ŚWIATA

Ciekawe zdjęcie „SKY BABY", tego bodajże najmniejszego samolotu na świecie. Ten naprawdę zabawkowy dwupłat posiada względnie wygodne pomieszczenie dla pilota i jest dopuszczony do wykonywania podstawowych figur akrobacji.



Lamus

Ostatnią konstrukcją własną zakładów Aero przed wojną był nowoczesny samolot bombowy A-300. Prototyp zbudowano w 1938 r. Konstrukcja mieszana: płat drewniany, kadłub z rur stalowych. Warto dodać, że pierwszym całkowicie metalowym samolotem zakładów Aero był dopiero budowany od 1938 r. z licencji radzieckiej bombowiec SB-2 „Katiusza".

Załoga A-300 składała się z 4 osób. Uzbrojenie — 3 k. masz., z tego jeden w wysuwanej wieży górnej oraz 1 000 kG bomb (w kadłubie). Dwa silniki gwiazdowe Bristol „Merkury" IX o mocy 830 KM każdy; śmigła trójłopatowe, przestawialne. Podwozie dwukołowe, prawie całkowicie wciągane w gondole silnikowe. A-300 nie był budowany seryjnie.



• Co czytać • Co czytać •

„DNO NIEBA" — Roman Lutosławski. Wydawnictwo MON. Warszawa 1958. Str. 151, cena zł 10.

Drugie wydanie (10 000 egz.) książki, która w obszernych fragmentach drukowana była w naszym piśmie. Poza ładną okładką projektu K. M. Sopoćki „Dno nieba" nie ma żadnych zmian w stosunku do zupełnie rozkupionego wydania pierwszego. Jest to bodaj jedyna wydana w kraju opowieść polskiego „ferry pilota" tj. lotnika, którego zadaniem był transport maszyn bojowych do Egiptu i na front poprzez całą Afrykę Centralną.

J. K.



NOWOŚCI FILATELISTYCZNE

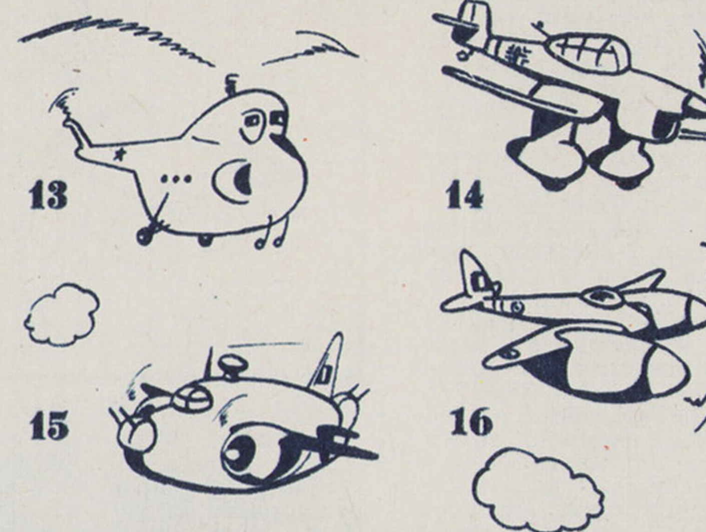
W Związku Radzieckim weszły ostatnio do obiegu dwa nowe znaczki pocztowe o tematyce lotniczej. Pierwszy, wartości 60 kopiejek, przedstawia pasażerski samolot odrzutowy Tu-104 na trasie Moskwa — Nowy Jork. Na drugim, wartości 1 rubla, pokazano turbośmigłowy samolot pasażerski An-10.

Znaczki te nadesłał nasz czytelnik, **Andrzej Birjukow.** z Moskwy.



SAMOLOTY W KARYKATURZE

Pomyśl, a zgadniesz jakie samoloty przedstawiają poniższe rysunki. Rozwiązanie znajdziesz wewnątrz „Skrzydeł".



KSIĄŻKI 15% TANIEJ

W wykazie książek (zamieszczonym w numerze 36), które można nabyć o 15 proc. taniej mylnie podano niektóre pozycje. Obecnie podajemy ich właściwe brzmienie:

Storczijenko i Stasiewicz — **Ze spadochronem na „Ty".** Str. 280, cena zł 7,55.

Nowy kalendarz lotniczy 1958, Str. 262, opr. płóc., cena zł 16.

O energii atomowej. Str. 204, cena zł 8,60.

Korczak - Dąbkowski — **Bractwo potrójnej mewy.** Str. 250, cena zł 20.

Poza tym pozycja: Lebiediew — **„Aeromechanika samolotu"** — jest nieaktualna.

INŻYNIER LOTNICZY ODPOWIADA

Dokończenie ze str. 4

zwrotność — zjawisko wysoce niepożądane, zwłaszcza w samolotach myśliwskich. Z tego właśnie powodu w większości samolotów o skośnych skrzydłach zastosowano ujemny wznios, jako środek obniżający nadmierną stateczność poprzeczną wywołaną skosem skrzydeł (rys. 4).

Jeżeli podane wyżej wyjaśnienie wyda się czytelnikowi niewystarczające lub zbyt lakoniczne, podajemy źródła gdzie zagadnienia stateczności poprzecznej omówione są szerzej. Oto dwa z nich: W. Nowakoski „Podstawowe wiadomości z teorii lotu", Wyd. MON 1957 rozdz. III, 3, A, str. 110. I. B. Ostosławski „Aerodynamika samolota", Oborongiz 1957, rodz. III, str. 284.

KARTKI z HISTORII

A. W. BROWN i J. ALCOCK, pierwsi zdobywcy Atlantyku lotem jednoetapowym.

Arthur Whitten Brown (1886—1948), z pochodzenia Amerykanin, urodził się w Manchester. Z zawodu technik, odbył służbę wojskową w czasie pierwszej wojny światowej jako obserwator. Zestrzelony w czasie lotu bojowego przebywał dłuższy czas w niewoli. Tam właśnie powstała u Browna myśl przelotu przez Atlantyk, poparta następnie poważnymi studiami nawigacyjnymi z przysyłanych mu z Anglii podręczników.

Jack Alcock (1892—1919), urodzony także w Manchester, był z zawodu mechanikiem samochodowym. Dyplom pilota zdobył w r. 1912 i już przed wybuchem wojny był zaliczany do najlepszych lotników Wielkiej Brytanii. W czasie wojny był dłuższy czas instruktorem, a następnie pilotem bombowym i myśliwskim (7 zestrzeleń). Pod koniec wojny dostał się do niewoli tureckiej.

Po zdemobilizowaniu Alcock i Brown przelecieli Atlantyk z Nowej Funlandii do Irlandii (14—15.VI. 1919 r.). Lot odbył się na nieco zmodernizowanym samolocie bombowym z czasów wojny „Vickers Vimy" z dwoma silnikami „Rolls-Royce Eagle VIII", każdy o mocy 360 KM (śmigła czterołopatowe). Największy teoretyczny zasięg maszyny wynosił 2 440 mil ląd. Lotnicy faktycznie przebyli 1 890 mil (3 041 km) w ciągu 15 godz. 57 minut, a więc ze znaczną — oczywiście jak na owe czasy — prędkością przeciętną przeszło 190 km/h.

Trzeba dodać, że pierwszym etapowym przebyciem Atlantyku był — zakończony 17.V.1919 r. — lot Amerykanów na wodnopłatowcu „Curtiss N.C.4" z 4 silnikami Liberty. Lotnicy pod dowództwem komandora Read'a przebyli 1 400 mil ląd. w ciągu jedenastu dni po trasie: Long Island Sound — Nowa Funlandia — Azory — Lizbona.

J. Kędz.



NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH

WIELKA BRYTANIA



HAITI



MIGAWKI SPOD PARASOLA



w Bratysławie

NAGRODA ZA CIERPLIWOŚĆ

Miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne w Bratysławie, aby umożliwić zainteresowanym jak najlepszy dojazd na lotnisko Vajnory w dniu otwarcia mistrzostw, przeznaczyło na ten cel 88 autobusów i 46 wozów tramwajowych. W ten sposób można było przewieźć z miasta około 30 tysięcy ludzi na godzinę. Wszystko wypadłoby zgodnie z założeniami, gdyby nie ciągle padający deszcz. Ale i on nie zniechęcił tysięcy osób, które zapełniły lotnisko. Wieczorem zastanawiano się kogo należało bardziej podziwiać — zawodników moknących na deszczu, czy też publiczność stojącą w kałużach wody i przyglądającą się ceremonii otwarcia mistrzostw jak i pokazom. Ostatecznie uznano, że nagroda za cierpliwość należy się tak zawodnikom jak i publiczności.

GŁOSY PRZED STARTEM

Austria: Kto wie, ale prawdopodobnie będziemy ostatni.

Belgia: Na mistrzostwach świata jestem po raz pierwszy.

Bułgaria: W Bratysławie czujemy się jak w domu. Do mistrzostw przygotowaliśmy się zgodnie z naszym planem dwuletnim. Będziemy walczyć o jedno z trzech pierwszych miejsc.



Zwycięzca III konkurencji Gustav Koubek, b. mistrz świata z Mcskwy w 1956 r.

Czechosłowacja: Bronimy tytułów wywalczonych dwa lata temu.

Francja: Jesteśmy dobrej myśli.

Izrael: Nie liczymy na sukcesy.

Jugosławia: Jesteśmy dobrze przygotowani. W Moskwie typowaliśmy na mistrza Czechosłowację, a i obecnie mamy podobne zdanie.

Kanada: Myślę, że dużo się tutaj nauczę.

Polska: Dzisiaj rozpoczynamy walkę już nie o metry, lecz o centymetry. Na zwycięzców typujemy Związek Radziecki i Czechosłowację.

Rumunia: Zobaczymy.

Stany Zjednoczone: Mamy groźnych przeciwników.

Węgry: Postaramy się nie być ostatnimi.

Wielka Brytania: Mamy mało doświadczenia i dlatego nie liczymy na sukcesy. Na zwycięzców typujemy skoczków Związku Radzieckiego i Czechosłowacji.

Związek Radziecki: Skład naszej reprezentacji jest odmłodzony. Walka o jak najlepsze miejsca w tabeli mistrzostw będzie naprawdę zacięta.

OKO DYREKTORA

Począwszy od otwarcia — przez kilka dni trwania mistrzostw przebywał w Bratysławie dyrektor Aeroklubu PRL ppłk Krzysztof Donigiewicz. Dyrektor żywo interesował się spadochroniarstwem, rozmawiał z kierownikami ekip zagranicznych i uważnie przyglądał się skokom poszczególnych zawodników. Słowem — żył mistrzostwami. Oczywiście nasi reprezentanci od razu zauważyli, że mają do czynienia z człowiekiem, który naprawdę interesuje się spadochroniarstwem i to nie tylko ze względu na zajmowane przez siebie stanowisko służbowe. Nie było w tym nic dziwnego, że pewnego popołudnia usłyszałem jak jeden skoczek mówił do drugiego:

— Wiesz co, ten nasz nowy dyrektor to równy gość. Popatrzy, zapyta i wszystko właściwie oceni. I w ogóle bardzo rzeczowy i spokojny. Czuję, że z nim nie będzie nam źle. Po prostu dyrektor ma dobre oko. No, powiedz mam rację?

— Dobrze gadasz.



Ellena Bacauanu zajęła pierwsze miejsce w III konkurencji i zdobyła złoty medal.

SPADOCHRONY Z NIEBA

W dniu otwarcia mistrzostw około południa pojawił się nad ruchliwszymi ulicami Bratysławy samolot L-60 „Brigadyr". Z niego to co chwila zaczęli skakać spadochroniarze... z drewna. Ludzie, a szczególnie dzieci, nie mogły nadążyć w pogoni za nimi. A spadochroniki opadały bez końca. Były one za darmo, a ponadto miały na czaszy nadruk: IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata. Kto jednak nie zdołał schwycić dla siebie małego spadochronika, mógł podobny kupić sobie w sklepie z zabawkami lub w kiosku.

ODPOWIEDŹ GODNA ZWYCIĘZCY

Bułgarski skoczek spadochronowy Kirył Wodeniczarow, zwycięzca pierwszej konkurencji mistrzostw, na pytanie kto jego zdaniem zostanie mistrzem świata odpowiedział:

„Jeden z dwudziestu najlepszych".

PRZED SKOKIEM

Amerykański spadochroniarz Lewis Sanborn okazał się bardzo pobożny. On to właśnie przed wejściem do samolotu, z którego miał później wykonać skok, klęka w pobliżu drzwi maszyny i dłuższą chwilę się modli. Oczywiście jego zachowanie ściągało zawsze tłumy fotoreporterów. Na marginesie trzeba dodać, że Lewis Sanborn zalicza się do czołowych skoczków spadochronowych USA.

CZARNY AKT

Duże zainteresowanie wzbudziła swoim przybyciem na lotnisko studentka Akademii Sztuk Plastycznych Sybilla Greinerova. Jeśli któryś ze skoczków wpadł jej w oko, to nim zdążył się zorientować o co chodzi, już został przeniesiony na papier energicznymi i pewnymi ruchami ołówka. Greinerova rysowała dobrze, ponieważ zawodnicy potakiwali głowami na znak aprobaty. Natomiast między sobą mówili: Nie wiesz co to tak Sybilla rysuje?... Ależ wiem, twój... czarny akt.

MAŁO, ALE JEDNAK...

W jednym ze skoków na celność lądowania piękny wynik siedmiu centymetrów od środka krzyża uzyskał zawodnik radziecki Jurij Pieklin. Kiedy po tym wspaniałym lądowaniu zapytano go czy jest zadowolony z uzyskantgo sukcesu, odrzekł:

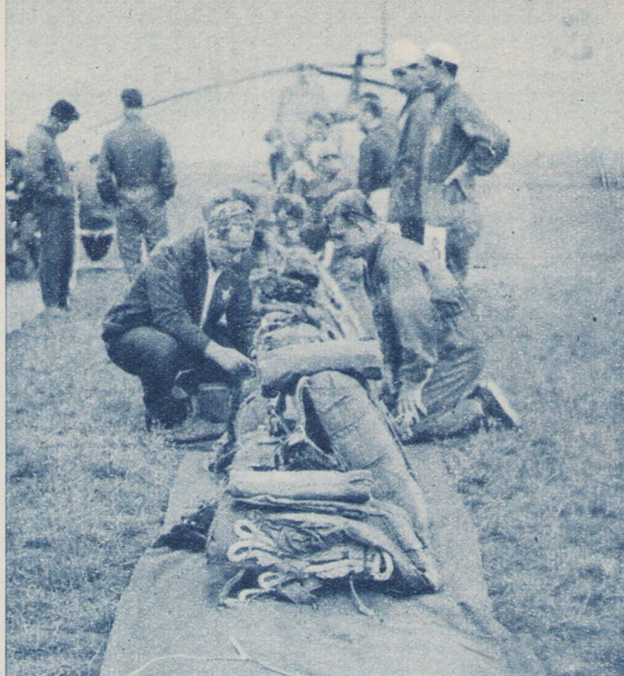
— Szkoda, że nie starczyło mi jeszcze sił na te siedem centymetrów. I pomyśleć — siedem centymetrów to tak mało, a jednak można być zadowolonym.



Pierwsze miejsce i złoty medal w II konkurencji zdobył skoczek jugosłowiański Piotr Dedić.

DANA

Jaka Dana? zapytacie. Dana Pachtova, a przed zamążpójściem Dana Kloubcova. Teraz już sobie zapewne przypominacie tę czechosłowacką spadochroniarkę która dwa lata temu na mistrzostwach w Moskwie zajęła piąte miejsce. Tego roku jednak nie startowała ani Dana, ani mistrzyni świata Józefa Maxova. Na lotnisku było wiele okazji do rozmowy. Otóż mistrzyni sportu Dana Pachtova ma obecnie 24 lata i pracuje w dziale kontroli technicznej fabryki Tesla w Pardubicach. Dnia 26 lipca, a więc nie tak dawno, odbył się jej ślub z elektromechanikiem tegoż zakładu. Miodowe tygodnie spędzili oboje w „Mladej gardzie" i na lotnisku. Z żoną spadochroniarką mąż ma krzyż pański, tym bardziej, że każdego skoczka ciągnie do krzyża. Cóż więc zrobiła Dana? Aby mieć święty spokój, posłała męża na basen by nieco ochłonął, a sama razem z komisarzami biegała w kole mierząc zawodnikom odległości lądowania... od krzyża. Pracowała także przy telemetrze, sygnalizowa skoczkom jaki zestaw figur mają wykonać podczas spadania. W ogóle była ruchliwa i wiele pomogła w pracy komisji startowej. Ale dlaczego nie startowała? Lekarz nie zgodził się na jej udział w mistrzostwach i zalecił dłuższy odpoczynek. Dana do tej pory wykonała 299 skoków. Należy sądzić, że po nabraniu sił znowu usłyszymy o jej udziale w zawodach.



Dyrektor Aeroklubu PRL ppłk Krzysztof Donigiewicz (po lewej) w rozmowie z Romanem Lewandowskim na lotnisku Vajnory w Bratysławie.

MISTRZ AKROBACJI

Zwycięzcą trzeciej, jednej z najtrudniejszych konkurencji, został mistrz świata z Moskwy Gustav Koubek. Ten przystojny sportowiec, często uśmiechnięty, urodził się w 1927 roku we Vajnorach, niedaleko lotniska, na którym odbywają się obecnie mistrzostwa. Koubek pracuje jako okręgowy instruktor spadochronowy w Chrubini. Pierwsze skoki wykonał w 1950 roku. Do tego czasu uprawiał lekkoatletykę, a szczególnie biegi na 3 km, grywał również w piłkę nożną. Dwa skoki — 998-y i 999-ty zadecydowały o zajęciu przez niego pierwszego miejsca w III-ej konkurencji.

— Jak panu poszła akrobacja spadochronowa?

— Dziękuję. Akrobacja to moja specjalność. W powietrzu czuję się dobrze... równie dobrze jak podczas spaceru na ziemi. Cóż zrobić, przywykłem już do tego.

— Czy skacze pan tylko na ziemię?

—Nie tylko. Bardzo chętnie wykonuję skoki do jeziora.

— Kogo uważa pan za najgroźniejszych dla siebie przeciwników.

— Na ten temat trudno jest mi mówić. Miałem pecha w pierwszej konkurencji.

— Co pan może powiedzieć o naszych zawodnikach?

— Macie dobrych skoczków.

LUDZIE W CHMURACH

Pod takim tytułem ukazała się w sprzedaży broszura Stefana Uhera, w której opowiada on o skoczkach spadochronowych Czechosłowacji. Stefan Uher jest sportowcem spadochronowym i jednocześnie dziennikarzem. Jego książeczka — to żywo i ciekawie napisany reportaż, który czyta się z przyjemnością. Uhera można było spotkać codziennie na lotnisku, gdzie zbierał materiały prasowe do swojej gazety.

ZŁOTY MEDAL DLA RUMUNII

Zawodniczka rumuńska Ellena Bacauana odniosła duży sukces, zajmując w III konkurencji pierwsze miejsce i zdobywając dla swego kraju złoty medal. Ellena ma 22 lata i do tej pory wykonała 242 skoki z samolotu. Ponadto uczestniczyła już w kilku spotkaniach międzynarodowych.

— Zapewne bardzo się pani cieszy z odniesionego zwycięstwa?

— Jestem naprawdę szczęśliwa, zresztą pan rozumie... to są przecież mistrzostwa świata.

— Komu pani zawdzięcza swoje tak dobre wyniki na mistrzostwach?

— Mojemu instruktorowi, mistrzowi sportu, Lancu Gheorghemu.

— Gdzie uzyskała pani pierwsze sukcesy?

— W Bułgarii, tam zdobyłam trzy medale.

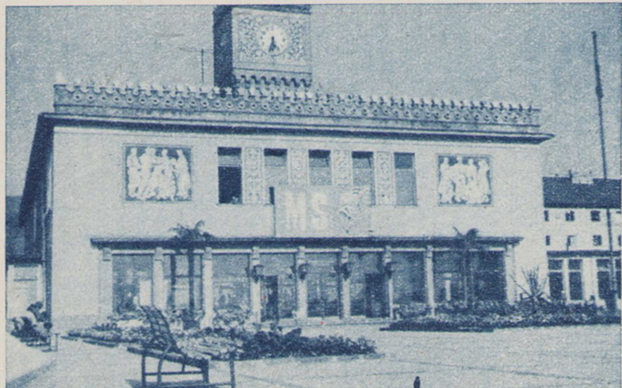
— Których skoczków typuje pani na zwycięzców?

— Pieklina, Priachinę i Koubka. Wszyscy troje są dla mnie wzorem. Z ich techniki skoku można się naprawdę wiele nauczyć. Takich sportowców jest mało na świecie.

— Co sądzi pani o naszych dziewczętach?

— Są bardzo sympatyczne i co najważniejsze dobrze skaczą. (m)

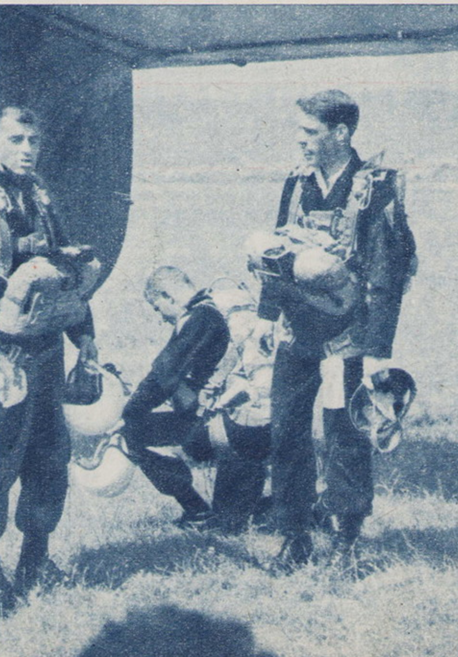
Dom studencki „Mlada Garda", w którym mieszkali wszyscy zawodnicy startujący na mistrzostwach.

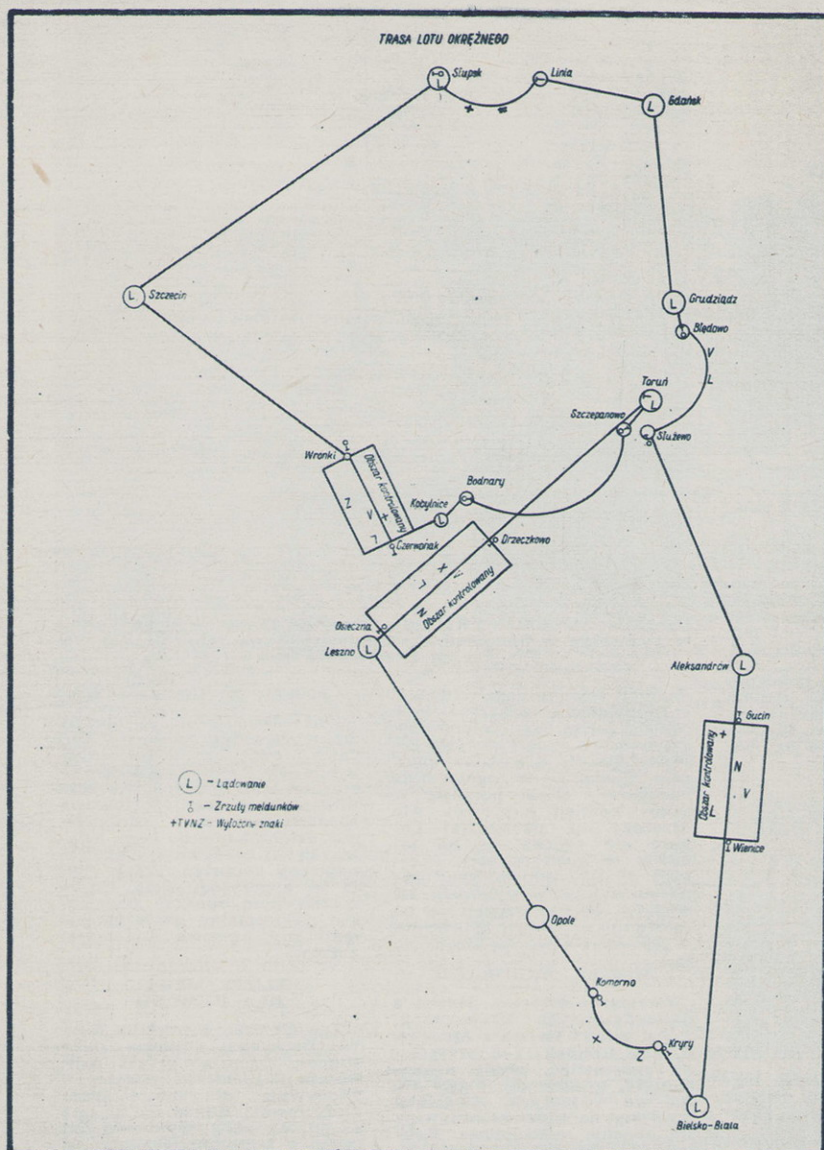


Kierownik ekipy francuskiej, b. mistrzyni Francji Monique Laroche w rozmowie z b. mistrzem Jugosławii Danilo Damnjanovicem



Lewis Sanborn modli się przed skokiem (w środku). Pierwszy z lewej — kapitan drużyny amerykańskiej Jacques Istel.





DOKOŃCZENIE ZE STR. 4

dzo uboga była również oprawa propagandowa mistrzostw. Mimo zapowiedzi o sprzedawaniu kart wstępu dla publiczności (propaganda dla niektórych polega na zbieraniu pieniędzy) lotnisko świeciło pustkami, oczywiście poza dniem (niedziela — 31.VIII), kiedy to odbywały się pokazy z okazji dni lotnictwa, których częścią składową (a właściwie zasadniczą) była rozgrywana konkurencja akrobacji oraz przelot 27 samolotów w szyku, udających się na pogrzeb pilota Radziemskiego.

Szczytem lekceważącego stosunku gospodarzy był fakt nie wyłożenia znaków kontrolnych w swoim rejonie na trasie przelotu z Bielska do Gdańska (w drugim dniu rozgrywania konkurencji E), na skutek czego odcinek ten nie został zawodnikom zaliczony.

Całość organizacji charakteryzuje najwymowniej krążące wśród uczestników mistrzostw powiedzonko: „Jedna rzecz co tutaj gra, to głośnik radiowy koło hangaru". I chyba nie ma w tym wiele przesady.

Dla kontrastu warto tu wspomnieć, że po powrocie z lotu okrężnego zawodnicy bardzo sympatycznie wspominali Bielsko i Gdańsk. Tam przyjmowano ich bardzo serdecznie, z troską zadbano o ich wypoczynek. Tam potrafiono również wykorzystać propagandowo moment przylotu zawodników; lądowaniu maszyn przyglądały się tłumy ludzi. Nic więc dziwnego, że zarówno Bielsko jak i Gdańsk, mając w perspektywie toruński bałaganik, piloci opuszczali z żalem.

J. SARNOCIŃSKA

26-letni mistrz seniorów

Gdyby przed rozegraniem ostatniej konkurencji zapytał mnie ktoś kogo typuję na mistrza, odpowiedziałabym zdecydowanie, że walka o ten tytuł rozegra się pomiędzy Kopaczem, Wicińskim i Piotrowskim. Tymczasem wyjście Zbigniewa Rawicza po akrobacji na czołową pozycję w klasyfikacji końcowej było dla wszystkich miłą niespodzianką. Nazwisko jego w pierwszej dziesiątce pojawiło się dopiero po konkurencji czwartej i dlatego na pewno nikt, a nawet on sam, nie liczył na tak olbrzymi sukces. Zwycięstwo jego nie było jednak przypadkowe. Jest on bowiem doświadczonym pilotem. Na samolotach lata już od 9 lat i legitymuje się 1 200 godzinami przebytymi w powietrzu. Poza tym jest równie dobrym pilotem szybowcowym i w tym roku obchodził dziesięciolecie uprawiania tego sportu. W tym czasie wylatał na szybowcach 900 godzin, zdobył złotą odznakę z dwoma diamentami oraz rekord krajowy w przelocie docelowo-powrotnym w kategorii szybowców dwumiejscowych. Na mistrzostwach reprezentował barwy Aeroklubu Gliwickiego, w którym pełni poważną funkcję szefa wyszkolenia. Skoro już znamy mistrza, zamieńmy z nim kilka słów.

— Jak się Pan czuje w roli mistrza?

— Na razie jestem trochę zaskoczony. Zupełnie na to nie liczyłem, zwłaszcza, że w pierwszych konkurencjach zajmowałem dalekie miejsca. Dopiero przelot po trasie stworzył mi szanse zajęcia lepszej pozycji.

— Jak Pan ocenia mistrzostwa?

— Bardzo słaba organizacja. Nie ma porównania do zeszłorocznych mistrzostw w Krośnie, gdzie też nie wszystko było najlepiej. Mam również zastrzeżenia do układu prób w locie po trasie. Mianowicie obszary kontrolowane uważam za zupełnie zbyteczne. Odnalezienie tam znaków nie świadczy bynajmniej o umiejętnościach pilota i moim zdaniem jest próbą wybitnie szczęściarską, a przecież nie o to tu chodzi.

Trzynastka tym razem szczęśliwa

AKROBACJA nakazana, mimo 13 numeru startowego, przeszła normalnie. Zbigniew Wróblewski nie uzyskał wprawdzie za nią najwyższej ilości punktów. Byli lepsi od niego, ale niewiele. O jego pozycji miała zadecydować dopiero druga część konkurencji — wiązanka w układzie własnym. I tu zaczęło się trochę pechowo. Popisy rozpoczął nieco za wcześnie, gdy na niebie był jeszcze jego poprzednik i wobec tego sędziowie go nie punktowali. Musiał więc swoją wiązankę powtórzyć jeszcze raz. Ale czasem to co się źle zaczyna — kończy się dobrze. Tak było i w tym przypadku. Piękną wykonaną wiązankę figur sędziowie ocenili najwyższą ilością punktów. Wprawdzie zeszłoroczny mistrz akrobacji Schabowski uzyskał tylko dwa punkty mniej, to jednak ilość punktów zdobyta w pierwszej próbie dała Wróblewskiemu zdecydowaną przewagę.

Z okazji odniesionego sukcesu poprosiliśmy go o kilka słów o sobie i mistrzostwach. W rozmowie okazało się, że jest on również szybownikiem. Szkolenie lotnicze rozpoczął w roku 1950. Na samolotach wylatał 1 600 godzin, a na szybowcach 100 i ma złotą odznakę z jednym diamentem. Obecnie pracuje w Aeroklubie Jeleniogórskim na stanowisku szefa wyszkolenia. Jego opinia o mistrzostwach pokrywa się ze zdaniem pozostałych na ten temat. Mianowicie: nieudolna organizacja, złe wyżywienie, brak planu zajęć i mnóstwo straconego czasu. Jeżeli chodzi o konkurencje, to przeciwny jest przeprowadzaniu lotów nocnych jedynie w zakresie startu i lądowania. Proponuje natomiast loty nocne po trasach nawigacyjnych. Również chętnie widziałby pewne innowacje w konkurencji nawigacyjnej. Długość trasy — jego zdaniem — nie powinna przekraczać 1 200 km. Można by ją rozegrać na dwóch różnych trasach okrężnych w ciągu dwóch dni, z powrotem każdego dnia na lotnisko wyjściowe. Punktacji powinna tu podlegać prędkość przelotowa. Należałoby zwrócić większą uwagę na regularność przelotu, aby wszystkie punkty zmiany kierunku były przelatywane w wyznaczonym czasie. I ostatnia, zanotowana uwaga mistrza akrobacji — znieść obszary kontrolowane w tej konkurencji.

(s)

WYNIKI OGÓLNE IV SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

1. Rawicz — Sienkiewicz (Gliwice) — 1 868,4 pkt; 2. Wiciński — Łukaszewicz (Białystok) — 1 843,6 pkt; 3. Piotrowski — Pyzikowski (Warszawa) — 1 832,4 pkt; 4. Kopacz — Nadowski (Białystok) — 1 830,2 pkt; 5. Działo — Rozpara (Kielce) — 1 710,6 pkt; 6 Mendyka — Gołąbek (Krosno CWL) — 1 676,2 pkt; 7. Kasperek — Brudziak (Gdańsk) — 1 671,2 pkt; 8. Kapała — Wilhelmi (Słupsk) — 1 653,9 pkt; 9. Babiarz — Kucharczyk (Wrocław) — 1 643,6 pkt; 10. Przybylski — Sokołowski (Łódź) — 1 623,6 pkt; 11. Wróblewski — Piłat (Jelenia Góra) — 1 587,9 pkt; 12. Cierniak — Wiśniewski (Krosno CWL) — 1 574,1 pkt; 13. Prandota — Porębski (Świdnik) — 1 498,7 pkt; 14. Studencki — Błaszczyk (Gliwice) — 1 479,6 pkt; 15. Mikołajczyk — Kieszkowski (Gliwice) — 1 455,0 pkt; 16. Ackerman — Kudzewicz (Inowrocław) — 1 432,4 pkt; 17. Schabowski — Motyka (Rzeszów) — 1 425,5 pkt; 18. Weywer — Bokałło (Toruń) — 1 413,4 pkt; 19. Bułat — Grabowski (Kraków) — 1 397,3 pkt; 20. Gołębiowski — Urbański (Mielec) — 1 303,8 pkt; 21. Łukomski — Zabiełło (Gdańsk) — 1 266,6 pkt; 22. Kowalski — Kasprzycki (Warszawa) — 1 265,4 pkt; 23. Bachański — Pogorzelski (Warszawa) — 1 253,5 pkt; 24. Nowosielski — Wesołowski (Inowrocław) — 846,1 pkt; 25. Kwiatek — Kusiba (Krosno) — 824,2 pkt.

Zbigniew Rawicz



Zbigniew Wróblewski
Foto: B. Koszewski (2)





KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

LOTY I OBLOTY

APARAT

KIEROWNIK aeroklubu nacisnął mały, ciemny guziczek umieszczony na górze aparatu. Ekran rozbłysnął zielonkawym światłem, zadrgał poziomymi liniami i po chwili ukazał się na nim obraz hangaru. Kierownik przekręcił z kolei białą, fosforyzującą gałkę. Obraz zbliżył się. Dokładnie widać było grupę ludzi stojącą obok niedawno widać wykołowanego z ciemnego wnętrza hangaru poczciwego CSS-a. Na pierwszym planie stał młody mężczyzna ubrany w czarną skórzaną kurtkę i hełm lotniczy o błyskających w słońcu okularach. Tłumaczył coś czterem młodym ludziom ubranym podobnie. Tylko jeden z nich był w kombinezonie. Kierownik przekręcił gałkę oznaczoną czerwonym krążkiem. Z głośnika umieszczonego nad ekranem rozległy się głosy rozmawiających:

— A ja wam mówię — tłumaczył mężczyzna w skórzanej kurtce — że kierownik nie zwoła zebrania. Jemu jest tak wygodniej. Po co ma się nasłuchać prawdy.

— Pewnie, że nie zwoła. Będzie mówił, że ma pisać sprawozdanie, albo że go wzywają do Warszawy. Oczywiście, do stolicy wyjedzie i będzie uśmiechał się do wszystkich w dyrekcji.

— Tak, tak, reklamować to on się umie — rzucił człowiek w kombinezonie — ale z ludźmi, tak na codzień, to żyć mu ciężko. Zapomniał o tym jak sam był instruktorem.

Kierownik skrzywił się. Spojrzał na skalę z białą podziałką i przekręcił w prawo fosforyzowaną gałkę. Na ekranie ukazał się obraz świetlicy, w kącie której stał duży telewizor. Obok drzwi jakiś mężczyzna okurzał ścierką gablotę z wydawnictwami lotniczymi.

— Muszę mu powiedzieć, aby przybił jeszcze parę haseł. Jutro mają przylecieć instruktorzy — pomyślał kierownik.

Nacisnął biały guziczek umieszczony z lewej strony apartu.

— Nie zapomnijcie o hasłach! Zawieście je koło gabloty! Musimy przecież mobilizować młodzież do lotnictwa, agitować, uświadamiać — powiedział do małego mikrofonu.

Mężczyzna drgnął i odwrócił się. Podszedł do mikrofonu umieszczonego we wnęce obitej gładkimi, lśniącymi deszczółkami.

— Dzień dobry, kierowniku. Nie przypuszczałem, że o tej porze jesteście u siebie. Hasła przybiję. Mamy ich przecież dużo, a do szkół nie ma komu zanieść — popłynęły słowa z głośnika aparatu stojącego przed kierownikiem aeroklubu.

— Tylko nie zapomnijcie — przestrzegał kierownik — propaganda lotnictwa wśród młodzieży to podstawa naszych sukcesów. Jak ozdobicie świetlicę to zawiadomcie mnie.

— Dobrze.

— Już dawno nie byłem u mechaników — pomyślał kierownik. Spojrzał na skalę z podziałką. Przekręcił gałkę. Na ekranie zawirowało i po chwili obiektyw kamery zatrzymał się na kadłubie „Jaskółki", przy której kręciło się dwóch młodzieńców w kombinezonach.

— Posłuchajmy, o czym mówią — zaciekawił się.

Przełączył dźwignię. Uruchomił głośnik. Zaczął słuchać. Zgrzytanie pilników zagłuszyło odbiór. Nagle zadźwięczały słowa biegnące gdzieś z boku ekranu.

— Zobaczysz, że nie dostaniesz nagrody. Pamiętasz jak pokłóciłeś się kiedyś z kierownikiem? On ci tego nie zapomni.

— Mściwy to on jest, a jeszcze nie ma własnego zdania — odezwał się mechanik stojący bliżej kamery.

Kierownik aeroklubu wyjął husteczkę i wytarł spocone czoło. Tymczasem głosy nie ustawały:

— Pewnie, że tak. Latać i kierować. to dwie różne sprawy!

— Nie każdy, kto dobrze kręci w powietrzu, umie dobrze kręcić na ziemi!

Kierownik aeroklubu wyciągnął drżącą dłoń do fosforyzującej gałki w aparacie i ...obudził się.

ZEFIREK

Posiedzenie komisji szybowcowej APRL

DNIA 23 sierpnia br. o godzinie 10.30 rozpoczęło się kolejne zebranie komisji szybowcowej Aeroklubu PRL. Posiedzenie to poświęcone było tak sprawom bieżącym jak i planom na najbliższą przyszłość.

Ze sprawozdania z przebiegu szkolenia szybowcowego wynika, iż praca szkół wyczynowych i ślizgowych jest realizowana zgodnie z założeniami, a plany za okres ostatnich miesięcy zostały poważnie przekroczone. Wzrasta również stale frekwencja w szkołach wyczynowych. Gdyby nie mała ilość sprzętu, można by zwiększyć przepustowość tych szkół, ponieważ nie są one w pełni wykorzystane. A teraz dobra wiadomość dla naszych entuzjastek latania szybowcowego: od przyszłego roku przewiduje się w turnusach podstawowego szkolenia miejsce na 15 kobiet.

Ustalona została również specjalizacja szkół wyczynowych: Żar — loty nocne i czasowe 5 h, Jeżów — loty wysokościowe i przeloty, Leszno — przeloty, Lisie Kąty — loty nocne, akrobacja i przeloty.

Pomyślnie przebiegało tegoroczne szkolenie szybowcowe. Na obozach i w szkołach szybowcowych przebywało ponad 1000 młodzieży szkolnej. Chodzi tu oczywiście o szkolenie do III klasy szybowcowej. Przy tej okazji trzeba stwierdzić, że Aeroklub PRL zawiódł się na harcerstwie, które mimo zapowiedzi nie wzięło niemal wcale udziału w obozach szybowcowych. Nie najlepiej przedstawiała się także sytuacja z obesłaniem wczasokursów dla nauczycieli. Ogólnie podsumowywując wyniki szkolenia tego roku (aczkolwiek jeszcze nie pełne) można stwierdzić, że poważnie wzrósł poziom latania szybowcowego, przy czym ilość wypadków lotniczych była stosunkowo mniejsza niż w roku ubiegłym.

Druga część narady była zasadniczo poświęcona zagadnieniom planowania i produkcji sprzętu szybowcowego. Między innymi ustalono i zaakceptowano założenia związane z zapotrzebowaniem jakościowym szybowców na najbliższe lata. Długo dyskutowano nad tym, jakie trzeba przyjąć proporcje w budowie szybowców na każdy rok, czy ma to być produkcja szybowców metalowych czy też nie oraz czy istnieją realne możliwości pokrycia potrzebnego sprzętu. Wiele uwagi poświęcono także postępowi technicznemu w szybownictwie. Obrady zakończyły się późnym wieczorem. (m)

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 280

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

Klasa G — kategoria I (skoki spadochronowe indywidualne)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Janusz Molik (Aeroklub Krakowski), Pobiednik, 16.7.58 **10,98 m**

Celność skoku z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — w dzień

Anna Franke (Aeroklub Gliwicki), Nowy Targ, 10.7.58 **2,70 m**

Rekord kobiecy

Celność skoku z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — w dzień

Anna Franke (Aeroklub Gliwicki), Nowy Targ, 10.7.58 **2,70 m**

Srebrne Odznaki Szybowcowe

69(1336)	**Paweł Spotowski**				
	długotrwałość:	31. 5.57	na szybowcu	„Mucha"	6 h 50 min
	przewyższenie:	18. 6.58	„	„Mucha"	2212 m
	przelot:	18. 6.58	„	„Mucha"	172 km
70(1337)	**Tadeusz Sokalski**				
	długotrwałość:	7. 8.57	na szybowcu	„Mucha"	7 h 01 min
	przewyższenie:	2. 7.58	„	„Mucha"	1060 m
	przelot:	16. 6.58	„	„Mucha"	168 km
71(1338)	**Czesław Kazior**				
	długotrwałość:	14. 6.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 42 min
	przewyższenie:	24. 6.58	„	„Mucha"	1417 m
	przelot:	9. 7.58	„	„Mucha"	52 km
72(1339)	**Tadeusz Zach**				
	długotrwałość:	2. 6.58	na szybowcu	„Mucha"	6 h 21 min
	przewyższenie:	18. 6.58	„	„Mucha"	1100 m
	przelot:	11. 7.58	„	„Mucha"	79 km
73(1340)	**Tadeusz Bomba**				
	długotrwałość:	29. 4.57	na szybowcu	„Komar"	5 h 09 min
	przewyższenie:	12. 7.58	„	„Mucha"	1000 m
	przelot:	18. 6.58	„	„Mucha"	72 km
74(1341)	**Krzysztof Mirski**				
	długotrwałość:	29. 4.58	na szybowcu	„Mucha"	6 h 00 min
	przewyższenie:	13. 7.58	„	„Mucha"	1600 m
	przelot:	2. 6.58	„	„Mucha"	58 km
75(1342)	**Stanisław Kostka**				
	długotrwałość:	10. 8.56	na szybowcu	„Mucha"	5 h 04 min
	przewyższenie:	11. 8.56	„	„Mucha"	1120 m
	przelot:	21. 7.58	„	„Mucha"	52 km
76(1343)	**Jerzy Śnitko**				
	długotrwałość:	20. 7.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 24 min
	przewyższenie:	17. 6.58	„	„Mucha"	1550 m
	przelot:	1. 7.58	„	„Mucha"	220 km
77(1344)	**Jarosław Komar**				
	długotrwałość:	20. 7.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 15 min
	przewyższenie:	20. 7.58	„	„Mucha"	1195 m
	przelot:	4. 9.57	„	„Mucha"	68 km
78(1345)	**Janusz Supryn**				
	długotrwałość:	7. 6.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 20 min
	przewyższenie:	19. 7.58	„	„Mucha"	1290 m
	przelot:	1. 7.58	„	„Mucha"	120 km
79(1346)	**Krzysztof Niedźwiedzki**				
	długotrwałość:	31. 5.57	na szybowcu	„Mucha"	6 h 05 min
	przewyższenie:	19. 7.58	„	„Mucha"	1270 m
	przelot:	11. 7.58	„	„Mucha"	80 km
80(1347)	**Jan Szurlej**				
	długotrwałość:	21. 5.58	na szybowcu	„Sroka"	7 h 05 min
	przewyższenie:	21. 5.58	„	„Sroka"	1400 m
	przelot:	26. 7.58	„	„Mucha"	75 km
81(1348)	**Zdzisław Kowalski**				
	długotrwałość:	21.10.50	na szybowcu	„Mucha"	5 h 20 min
	przewyższenie:	26. 7.58	„	„Mucha"	1325 m
	przelot:	15. 5.50	„	„Jeżyk"	162 km
82(1349)	**Ryszard Jarzębski**				
	długotrwałość:	15. 7.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 29 min
	przewyższenie:	26. 7.58	„	„Mucha"	1325 m
	przelot:	20. 7.58	„	„Mucha"	75 km
83(1350)	**Andrzej Wiśniewski**				
	długotrwałość:	28. 4.58	na szybowcu	„Salamandra"	5 h 48 min
	przewyższenie:	24. 7.58	„	„Mucha"	1050 m
	przelot:	26. 7.58	„	„Mucha"	94 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

O LESZNIE — W AMERYCE

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski"

Mój bezpośredni kontakt z ekipą amerykańską, która powróciła z Leszna, nawiązałem na szybowisku Elmira w stanie Nowy Jork. Miało to miejsce w czasie zawodów szybowcowych północno-zachodnich Stanów.

Paul Schweizer, który jest w USA czołowym producentem szybowców, wygłosił sprawozdanie z mistrzostw, po czem odpowiedział na szereg zadanych pytań. Całe sprawozdanie wygłoszone było w superlatywach przeplatanych od czasu do czasu uwagą, że trudno byłoby osiągnąć podobną sprawność tu-taj w Stanach. Dotyczyło to głównie organizacji startów oraz napraw uszkodzonych szybowców.

Najwięcej zadziwiła Amerykanów popularność sportu szybowcowego w Polsce oraz ofiarność, życzliwość i gościnność całego społeczeństwa.

Jak zaznaczyłem na wstępie, całość referatu była niezwykle pochlebna. Jak zawsze bywa po udanych imprezach, pada pytanie gdzie spotykamy się następnym razem?

Z tego co usłyszałem wynika, że Amerykanie bardzo by chcieli mieć następne mistrzostwa u siebie. Mówi się o możliwościach transportu z Europy sprzętu i załóg na lotniskowcu marynarki wojennej. Jest też projekt eksplorowania termiki pustyń Nowego Meksyku, co jest bardzo przekonywające. Ujemna strona tego projektu to dolar, który jest kosztowną dewizą w większości krajów.

Jest też pytanie czy szybowce na przyszłych mistrzostwach będą latać z wyposażeniem elektronowym, to znaczy radio, radar i ewentualnie telewizja. Jeżeli tak, to zapowiada się na prawdziwy pojedynek międzynarodowy i należy się liczyć z inwazją mędrców tej wiedzy wśród szybowników.

Zagadnienie to ma wielki wpływ na ocenę wyczynów szybowcowych. Oceniając zawodnika, oceniamy jego zdolność powzięcia właściwych decyzji. W wypadku, gdy szybowiec jest wpleciony w łączność radiową, decyzje te będą decyzją zespołu ludzi i tym samym będą to decyzje wykibicowane.

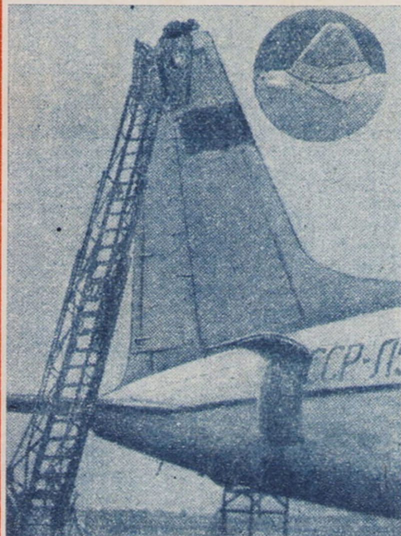
Na jednych z ostatnich wyścigów samochodowych długodystansowych łączność radiowa wypaczyła kompletnie sprawiedliwe punktowanie zawodników.

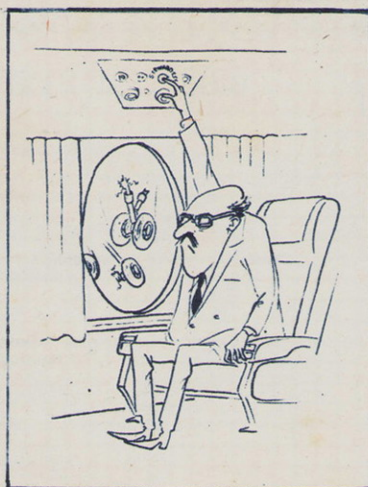
MICHAŁ OFFIERSKI



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

BEZPIECZEŃSTWO LOTU

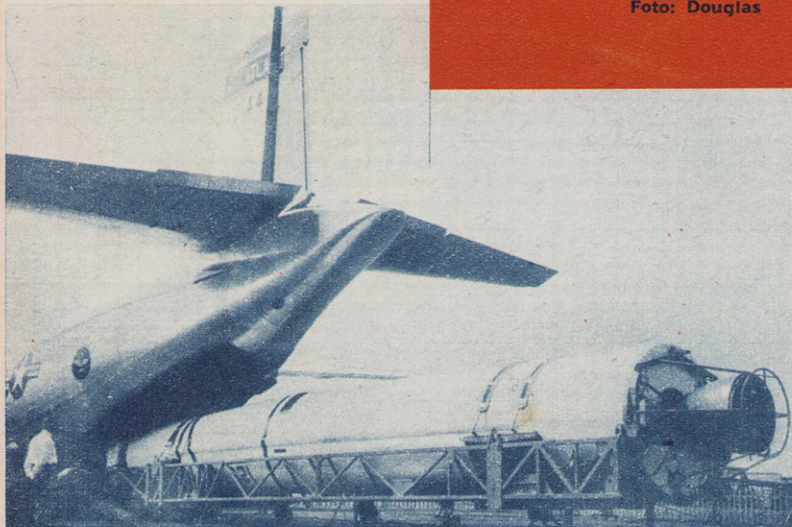




Dla zwiększenia bezpieczeństwa lotu zabudowano ostatnio na samolotach pasażerskich Ił-18 (na usterzeniu pionowym) lampę-migacz, która daje 45 do 90 częstotliwości błysków. Migacz taki oddaje duże usługi podczas lotów nocnych, w czasie których nie zawsze pomocne są same światła pozycyjne.
Foto: **Sowietskaja Awiacja**

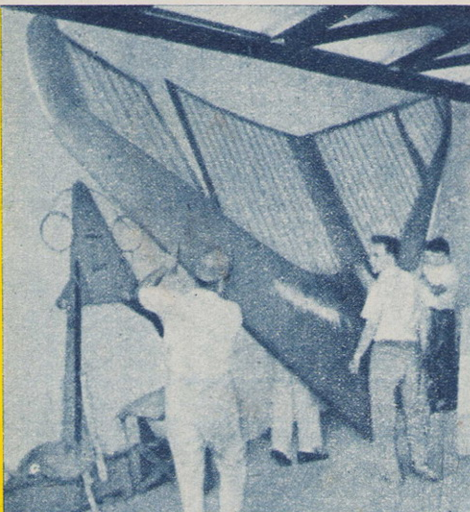
MATS

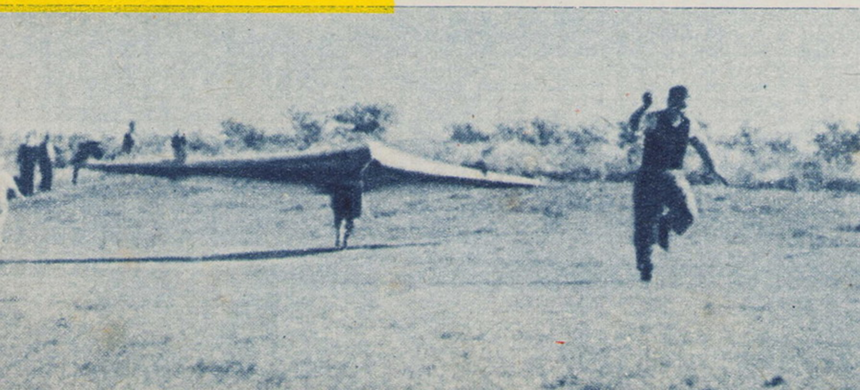
Międzykontynetalny rakietowy pocisk balistyczny „Thor" podczas ładowania go na pokład transportowca turbośmigłowego Douglas C-133, będącego w służbie Mats-u na liniach zaopatrzeniowych biegnących przez Atlantyk.
Foto: Douglas

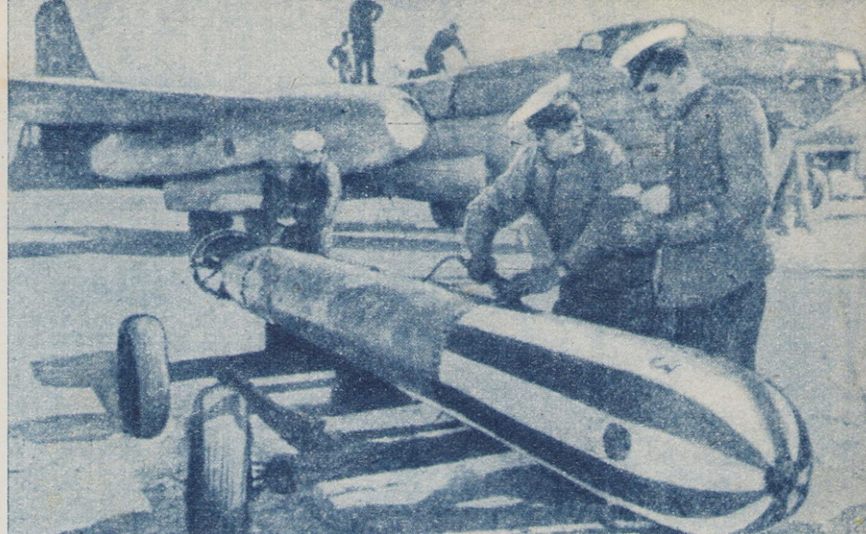


ULTRALEKKI SZYBOWIEC

Niemiec Horten, znany ze swoich eksperymentów z bezogonowcami, zbudował i oblatał w Argentynie oryginalny szybowiec bezogonowy pozwalający na start z rozbiegu. Rozpiętość skrzydeł 7,50 m, ciężar własny 37 kG, ciężar w locie 112 kG. Na zdjęciach szybowiec w hangarze i start „modelarski" na holu ciągnionym przez pomocnika.
Foto: Thermik







SAMOLOT TORPEDOWY

Radzieckie lotnictwo morskie dysponuje między innymi samolotami bombowymi, które przystosowane są do zrzucania torped morskich. Na zdjęciu: szkoleniowa torpeda na wózku transportowym w jednej z jednostek lotnictwa morskiego.
Foto: **Sowietskaja Awiacja**

ROLNICZY PIPER



Jednym z najnowszych samolotów gospodarczych jest Piper PA-18 A, odbywający obecnie loty doświadczalne w Anglii. Z płaskim, czterocylindrowym silnikiem chłodzonym powietrzem typu Lycoming o mocy 150 KM, Super Cub ma prędkość max. 205 km/h, podróżną przy 70 proc. mocy — 180 km/h, minimalną przy użyciu klap i wyłączonym silniku 72,4 km/h. Pułap praktyczny wynosi 5,181 m, zasięg 740 km. Maszyna może operować z przygodnych lądowisk o długości nie mniejszej niż 125 m. PA-18 A może wysiać 12 ton proszku w ciągu godziny pracy. Na zdjęciu: Super Cub G-APKB, pierwsza maszyna tego typu w Anglii, używana przez przedsiębiorstwo opylania pól Farmair Ltd. w Hatfield.
Foto: **The Aeroplane**

SZWEDZKI MYŚLIWIEC

W numerze 6 (344) na tej stronicy zamieściliśmy zdjęcie francuskiego myśliwca Super Mystere B-2 z nagłówkiem: „Co może unieść jeden myśliwiec". Obecnie reprodukujemy zdjęcie pokazujące możliwości uzbrojenia szwedzkiego dwumiejscowego myśliwca Saab 32 A „Lansen".

